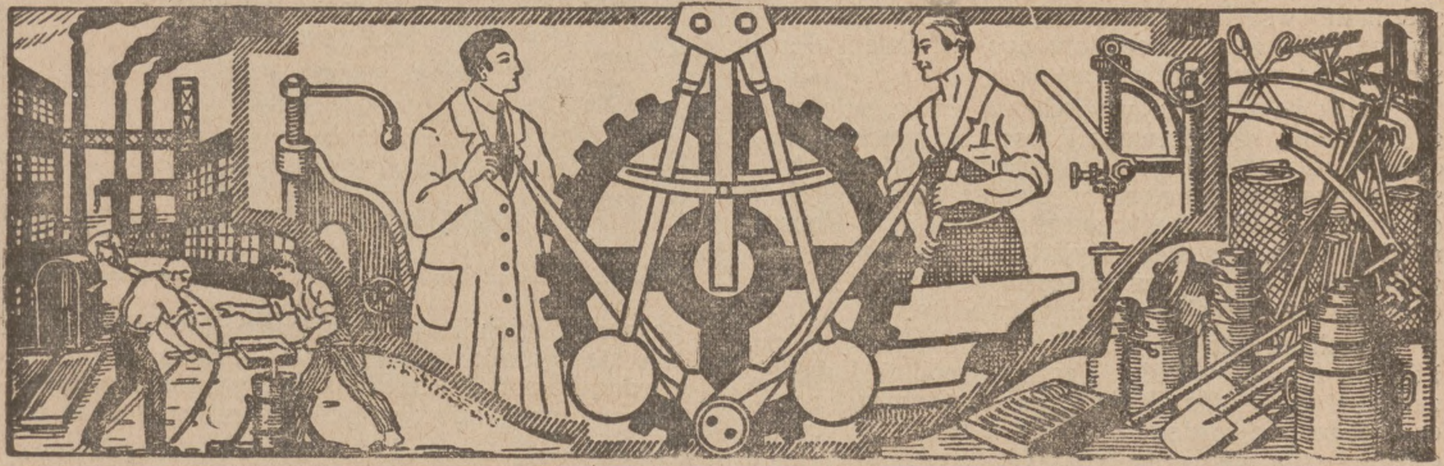
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:

„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" ◆ „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" ◆ „DZIAŁ SAMOCHODOWY" ◆ „DZIAŁ ROWEROWY I MOTOCYKLOWY" ◆ „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" ◆ „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.
Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 23 Poznań, 7 czerwca 1930 Rok X

Aktualne zadanie gospodarcze
a „Pierwszy Wiosenny Targ Katowicki"



Jeżeli chodzi o rzeczowe i moralne motywy, jakiemi powodowało się Śląskie Towarzystwo Wystaw i Propagandy Gospodarczej, inicjując przyszłe doroczne „Targi Śląskie" i obecny „Pierwszy Wiosenny Targ Katowicki", można je ująć następująco:

Przez dziesięć lat ubiegłych wysiłki pracy i twórczości naszego narodu skierowane były w pierwszym rzędzie w kierunku konsolidacji wewnętrznej Państwa, stworzenia armji, administracji, ustalenia granic, budowy dróg, stabilizacji waluty itd. W nawale tych zadań, będących pierwszą koniecznością państwową, życie gospodarcze i aktualne zagadnienia tej dziedziny toczyły się własnym rozpędem, aż pozbawione należnej pieczołowitości na wstępie do nowego dziesięciolecia, stoczyło się na wyboiste drogi i do gruntu wstrząsło naszym organizmem.

Fakt powyższy był logicznem następstwem zaistniałych przyczyn, bowiem jakkolwiek pojmować dobrobyt gospodarczy z punktu widzenia socjalnego — jest niemniej zawsze tą podstawową komórką życia osób fizycznych, rodzin, grup, związków i mocarstwowego stanowiska Państwa.

Przedziwna funkcja krążenia soków odżywczych w roślinie lub krwi w organizmach żywych, która im daje odporność na choroby, wzrost, siłę — niczem się nie różni od należytego fungowania najistotniejszych zdrowych problemów gospodarczych cyrkulujących w organiźmie społeczeństw i narodów. Zatem „in corpore sano mens sana". Kwestje pracy, eksportu, siły, płatności podatków, znaczenia międzynarodowego itd. wzrastają poprostu nieproporcjonalnie szybko, w miarę prawidłowego rozwoju słusznych zadań gospodarczych.

Konieczności te, doskonale już dzisiaj oceniane przez wszystkie czynniki, to główne podłoże zaini-

cjonowania „Targów Śląskich" czy zorganizowania obecnego „Pierwszego Wiosennego Targu Katowickiego", jako jednej z arteryj, doprowadzających soki odżywcze do obumarłego naszego życia gospodarczego.

Zadanie to na terenie Województwa Śląskiego, w porównaniu z podobnemi ośrodkami w dalszej Polsce, mimo wszelkie trudności jest niezmiernie ułatwione i dla życia gospodarczego w całem Państwie może mieć duże znaczenie.

Śląsk bowiem, ze względu na swoje położenie geograficzne, sąsiedztwo z Rzeszą Niemiecką, Czechosłowacją i Austrją — najlepszą i najgęściejszą siecią komunikacyjną, skrzyżowanie dróg kolejow., oraz jako Wielki Producent przemysłowy i Konsument zarazem — posiada wyjątkowe warunki do odegrania wybitnej roli w zakresie podaży i popytu dóbr gospodarczych i wszelkiej twórczości.

Dzielnica tutejsza pozna wszelkie ośrodki zbytu i źródła zakupu w całej Rzeczypospolitej Polskiej, zaś dalsi mieszkańcy będą się mogli zapoznać z najcenniejszą i najbardziej wydajną w pracy i wytwórczości ziemią węgla i żelaza. Gdy nadto w wyniku poszczególnych Targów na terenie tutejszym ugruntuje się wytwórczość krajowa — staną się one niezbędną komórką naszego życia gospodarczego, zarazem propagandową placówką naszego bytu państwowego.

Dr. Jerzy Łaszcz.

Najwspanialszy teren na Targi

„Targi Śląskie" najidealniejszą imprezą dochodową

Na tle regjonalnem, ogólnopaństwowem, czy też w zakresie międzynarodowym coraz to częściej i skuteczniej organizuje się u nas wszelakie Wystawy i Targi. *Jest to przejawem dużego zrozumienia naszego przemysłu i handlu oraz czynników miarodajnych dla względów prestiżowych, propagandowych i obrotowych*, jakie poza wzrastającem doświadczeniem i nauką wnoszą w nas Targi czy Wystawy, wytwarzając ubocznie niezmierne korzyści zewnętrzne oraz wewnętrzne, w znaczeniu unifikacji pojęć o możliwościach gospodarczych Polski, zaniku różnic dzielnicowych itd. itd.

W odrodzonej Polsce palmę pierwszeństwa trzeba przyznać „Targom Wschodnim", które były dla innych impulsem do organizowania i dużej liczby i poważnych Wystaw czy Targów, z których n. p. *P. W. K. niezatarcie wryła się w pamięć ogółu społeczeństwa, a zarazem otworzyła nam wrota na zagranicę, która znowu na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki w Poznaniu ściąga tłumnie w b. r. z eksponatami i zapowiada odwiedziny ze wszystkich niemal zakątków świata.*

Czyniąc uwagi o Wystawach, na których dzielnica śląska w zakresie produkcji i zasięgu w obrotach wybijała się stale na plan pierwszy, mimowoli nasuwa się pytanie, *dlaczego Śląsk tak długo pozostawał wtyle i u siebie w domu nie wystąpił w całej pełni? Przez szereg lat ubiegłych przeoczono dla przemysłu i handlu niezmierne możliwości dochodowe jakie rokrocznie mogłyby zaistnieć przy niepołowicznem a całkowitem rozwiązaniu sprawy „Targów Śląskich"*, szczęśliwie ostatnio zaprojektowanych na rok przyszły przez Śląskie Towarzystwo Wystaw i Propagandy Gospodarczej.

Wystarczy na „Pierwszym Wiosennym Targu Katowickim" wysondować opinję wystawców, by dojść do przekonania, że tak przemysł, przetwórczy szczególnie, jak i drobny wytwórca wyraża opinję o konieczności corocznych imponujących „Targów Śląskich", które mogą się wszystkim opłacić, będąc zarazem *najwspanialszą propagandą wyrobów krajowych. Słyszy się nawet i takie opinje, że omawiany targ w ogólnych korzyściach może przynieść zupełną zmianę pojęć ludności Śląska co do krajowej wytwórczości i ściągać odtąd tysiączne masy z niemieckiej strony na zakupy do Polski*, bo taki stan wytwarza się po wszelkich *udatnych* targach w odniesieniu ogólnem do Państwa jak i w odniesieniu do wszelkich wystawców, a nawet i innych firm.

Zatem za rok „czem chata bogata" Śląsk na „Targach Śląskich" wystąpi w całej okazałości i jak zawsze wystawą tą najprawdopodobniej zaimponuje wszystkim....

Nikt się jednak nie zdziwi zapytaniem, postawionem o *cały rok przed wystawą, co w powyższej mierze planują zainteresowane czynniki a szczególnie samorząd, dla których temat „Targów Śląskich" również w znaczeniu dochodowem powinien być zagadnieniem pierwszorzędnej miary.*

Wystawa taka otwiera *niezmierne korzyści, ale i wymaga wkładu kapitału*, o jaki na Śląsku o wiele łatwiej jak w dalszej Polsce, które to możliwości już dzisiaj winny zadecydować o *ustaleniu zakresu wystawy i w wyniku tego o rozszerzeniu terenu wystawowego oraz budowie godnych G. Śląska i prezydjalnego miasta Katowic — nowych hali wystawowych.*

Wkłady te, tak zrzeszeniom gospodarczym jak i poszczególnym miastom, jako udziałowcom, opłacą się sowicie bowiem w pierwszym rzędzie „Targi Śląskie", chociażby jako impreza dochodowa — są projektem idealnym.

Czynniki decydujące mają wszelkie nici w ręku, by przez wykorzystanie wyjątkowych warunków gospodarczych i przyrodzonych G. Śląska przysporzyć autorytetu oraz dobrobytu tutejszej ludności, a zarazem wykuć dla siebie najkonkretniejszy pomnik twórczej działalności.

B. Mieszkowski.



Pierwszy Wiosenny Targ Katowicki. — Widok na halę nr. I.

Import żelastwa przez Gdynię

Od roku już Gdynia przeładowuje poważne ilości złomu żelaznego i import jego stanowi obecnie główną część całego przywozu przez Gdynię i ma ogromne znaczenie dla rozwinięcia i ożywienia naszego portu.

Dostawa szmelcu żelaza dla wszystkich hut w Polsce jest skoncentrowana w jednej organizacji pod nazwą Centrala Zakupów Złomu w Warszawie. Ilość złomu zużywanego przez wszystkie huty w Polsce, przy warunkach pełnej pracy, dochodzi do 600.000 ton rocznie.

Złom zbierany w kraju wynosi około 15.000 ton miesięcznie, ponieważ jednak to pokrywa tylko małą część zapotrzebowania krajowych hut, więc resztę importuje się z zagranicy, przeważnie z Francji, Belgji, Anglji, częściowo z Ameryki i innych krajów.

W latach ubiegłych import złomu do Polski odbywał się zwykle przez Gdańsk i Szczecin, przyczem w Gdańsku przy wyładowywaniu złomu byli zatrudnieni jak polscy tak i gdańscy ekspedytorzy. Od połowy zeszłego roku w miarę rozwoju portu gdyńskiego, Centrala Zakupów Złomu poczęła stopniowo koncentrować cały import złomu w Gdyni przez firmę Atlantic, tak że dziś około 90% całego importu złomu do Polski przechodzi przez Gdynię. W roku bieżącym z powodu kryzysu gospodarczego zapotrzebowanie hut jest znacznie mniejsze niż w latach ubiegłych, wobec czego przeładunek miesięczny w ostatnim czasie wynosi 16—20 tysięcy ton, jednak należy się spodziewać, iż z ogólną poprawą sytuacji gospodarczej i ułatwieniem przeładunku przez mające nastąpić w miesiącu sierpniu r. b. powiększenie ilości dźwigów portowych, ilość importowanego złomu podniesie się do 30 tysięcy ton miesięcznie.

Centrala Zakupów Złomu dokłada wszelkich starań, aby złom przewoził się przeważnie polskiemi statkami i aby statki przewożące złom były klarowane przez maklerów Polskiej Agencji Morskiej. Urząd Morski w celu poparcia tej ważnej gałęzi importu, robi wszelkie możliwe ulgi, mianowicie obniżył płacę za używanie dźwigów przy wyładowaniu złomu oraz opracowuje projekt obniżenia kosztów portowych.

Ekspedycją i przeładunkiem złomu trudni się w pierwszym rzędzie firma Atlantic, która ma duże zasługi w ściągnięciu tego artykułu importowanego na Gdynię dając również stałe zatrudnienie poważnej ilości robotników.

Obecnie w Gdyni wyładowuje jednocześnie żelastwo (złom) kilka statków, a nawet nieraz 10 statków. Wyładunek odbywa się dniem i nocą. W najbliższym czasie przewiduje się powiększenie dalsze dziennej ilości przeładowanego złomu, tak że prawdopodobnie ilość jednocześnie wyładowujących złom statków osiągnie liczbę 20. Jest to możliwe tylko dzięki importowi złomu na mniejszych statkach, przeważnie na żaglowcach, które zajmują krótsze odcinki nadbrzeża. W dalszej przyszłości, z powstaniem w Gdyni budownictwa okrętowego, oraz przemysłu żelaznego, rozwinie się obok przeładunku złomu również rozbiorka okrętów, jak to ma miejsce w Gdańsku. W każdym razie Gdynia już dziś specjalizuje się w imporcie złomu i widoki rozwoju tego przeładunku są na przyszłość jaknajlepsze.

*

Ostatnio — jak donosi „Gazeta Handlowa" — dają się dotkliwie odczuwać skutki nielojalnej konkurencji, wytworzonej przez hurtowników firm żelaznych w Gdańsku, sprowadzających swój towar do Gdyni, gdy tymczasem firmy gdyńskie z trudnością zbywają swój towar w Gdańsku. Wobec licznych tarć, jakie wynikają z powodu niezdrowej konkurencji firm branży żelaznej, jedna z najpoważniejszych firm polskich w Gdańsku zgłosiła dobrowolnie swój akces do zawarcia układu, regulującego hurtową sprzedaż w Gdańsku i w Gdyni. Firmy niemiecko-gdańskie od przystąpienia do porozumienia wstrzymują się i układu dotychczas nie podpisały. Jak słychać, przedsiębiorstwa polskie w Gdyni zajmą w tej sprawie odpowiednie stanowisko i roześlą cyrkularze, zalecające niepopieranie opornych firm.

Z przemysłu metalowo-maszynowego

Brak spodziewanego ożywienia wiosennego.

Obliczenia na ożywienie ruchu w przemyśle metalowo-maszynowym z nadeszłym sezonem wiosennym w większej części zawiodły. Wprawdzie w marcu nastąpiła pewna poprawa konjunktury, lecz było to zjawisko przejściowe, po którem nastąpił dalszy okres depresji.

W fabrykach, budujących parowozy, stan zatrudnienia utrzymał się na poziomie poprzedniego miesiąca. W dziale fabryk wagonów kolejowych ograniczono produkcję wskutek niedostatecznego napływu zamówień. Stwierdzić trzeba, że naogół sytuacja jest tu bardzo nierówna; niektóre z fabryk mają dostateczną liczbę zamówień; niektóre z nich zmuszone były do ograniczenia pracy. W dziale silników spalinowych stan zatrudnienia utrzymał się na poziomie ubiegłego miesiąca. W dziale silników Diesel'a sytuacja jest zupłenie niekorzystna i niema najmniejszych nadziei, aby mogła tu nastąpić jakaś zmiana na lepsze. W fabrykach samochodów wiosna nie przyniosła żadnej poprawy sytuacji; zarówno fabryki, jak i montownie uskarżają się na zupełny niemal brak zamówień. Związane z fabrykami samochodów fabryki karoseryj przeżywają podobny kryzys; praca w ich warsztatach ograniczona jest do kilku dni w tygodniu. W dziale fabryk maszyn i aparatów cukrowniczych panuje zupełnie niepomyślna konjunktura; stan zamówień, który w marcu wynosił 55% normalnego, obniżył się jeszcze wydatniej w kwietniu. W fabrykach maszyn włókienniczych sytuacja jest zupełnie niepomyślna, ponieważ państwa, które dawniej importowały maszyny z Polski, przeżywają ostry kryzys. Ciężką sytuację przeżywają obecnie odlewnie maszynowe, które pracują przeważnie po 2—4 dni w tygodniu; niektóre są już od kilku miesięcy zamknięte. W fabrykach maszyn rolniczych sezon wiosenny nie wprowadził żadnego ożywienia, tak, że okres ten należy uważać za stracony. Na rynku wewnętrznym widać stale rosnącą konkurencję towarów importowanych.

Na rynkach zagranicznych przemysłowcy polscy czynią poważne wysiłki celem umieszczenia pewnej ilości maszyn. Akcja ta przyniosła w kwietniu, jak wiemy, częściowo dodatnie rezultaty.

W dziale maszyn elektrycznych, obrabiarek, maszyn budowlanych i masowych wyrobów kutych panował również niebywały zastój.

Zezwolenia na przywóz towarów reglamentowanych w trzecim kwartale r. b.

Okólnik Izby Przemysł.-Handlowej w Grudziądzu.

Niniejszem podajemy do wiadomości zainteresowanych firm w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu, że padania o zezwolenie na przywóz towarów reglamentowanych w III-cim kwartale r. b. należy wnosić do Izby Przemysł.-Handlowej w Grudziądzu wzgl. Wydziału Morskiego Izby w Gdyni lub Przedstawicielstwa Izby w Toruniu, ul. Żeglarska 1, *do dnia 15 czerwca r. b.* na formularzach, które otrzymać można w biurze Izby Przemysłowo-Handlowej, i to dla każdej pozycji taryfy celnej i każdego pochodzenia zosobna.

Do podania należy ewtl. dołączyć fakturę wzgl. pro forma fakturę oraz uwierzytelniony odpis świadectwa przemysłowego wykupionego na rok 1930, o ile odnośnego dotychczas Izbie nie przesłano. Do podań o przywóz towarów z Austrji musi być dołączona faktura, zaświadczona przez austrjackie Ministerstwo dla Handlu i Komunikacji (Bundesministerium für Handel und Verkehr), zaś do podań o przywóz towarów z Czechosłowacji dołączona faktura musi być zaświadczona przez czechosłowackie Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Pradze lub jego ekspozytury w Bratislawie lub Uzhorowie.

Podanie należy zaopatrzyć w znaczek stemplowy 3.— zł., a załączniki po 50 gr. (z wyjątkiem kopji podania). Opłatę manipulacyjną, która zależna jest od wartości przywożonych towarów, należy wpłacić do kasy Izby względnie na konto w P. K. O. Nr. 204.415.

Podania wniesione po wyżej wymienionym terminie bezwzględnie nie będą mogły być uwzględnione.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Grudziądzu.

Krupski, Dyrektor.

Wielce pożyteczny wynalazek

Możność nabycia patentu i eksploatacji.

Jeden z abonentów pisma naszego donosi nam, że oddał do opatentowania własnego wynalazku piec żelazny do ekonomicznego wykorzystania ciepła, dymu przy wylocie z piecyka, wydzielający przy nikłem zużyciu paliwa temperaturę pokojową i pod gwarancją niekopcący nawet przy spalaniu górnośląskiego tłustego węgla. — Piec ten wykonany jest z cienkiej blachy 0,5 m/m, z wykładziną również opatentowaną i waży w komplecie 12 kg. Posiada on niezrównaną dotychczas zaletę, że za jednem naładowaniem paliwa, przez 12 do 15 godzin zrzędu pali się żywym i prawie równomiernym płomieniem a przy seryjnej produkcji cena jego sprzedażna nie będzie przekraczała 60 zł. Przy wspomnianych zaletach, cena pieca będzie więc bardzo niską. Jak wspomnieliśmy, piec tego typu nie dymi i nie wydziela do komina sadzy. Do komina odchodzi bezwodnik węglowy i część nieskroplonej pary o temperaturze 15 do 20° C. Popiół i sadza ze skroploną parą osadzają się na dnie pieca, skąd od czasu do czasu trzeba je usunąć.

Wynalazca opisanego pieca opatentowanego zamierza oddać wyrób pieców poważniejszej fabryce górnośląskiej lub sprzeda ewentualnie patent solidnemu producentowi z prawem eksploatacji.

Interesentom, którzyby zamierzali zająć się fabrykacją tych pieców, służy bliższemi informacjami bezinteresownie Administracja pisma naszego.

Kronika gospodarcza

NOWE WŁADZE „LEWIATANA".

Na ostatniem posiedzeniu delegatów Centralnego Związku Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów dokonano wyborów do Rady na miejsce ustępujących członków, oraz 5 członków Komisji Rewizyjnej.

Na posiedzeniu Rady przez aklamację wybrani zostali: na prezesa Rady i Zarządu Stanisław ks. Lubomirski, na zastępców prezesa Rady pp.: Stefan Laurysiewicz i Tadeusz Popowski, na członków Prezydjum Rady pp.: Alfred Biederman, Tadeusz Epstein, Hipolit Gliwic, Henryk Grohman, Bogusław Herse, Wiktor Hlasko, Jan Jeziorański, Józef Kiedroń, Czesław Klarner, Wiktor Kutten, Józef Landau, Emil Landsberg, Andrzej ks. Lubomirski, Piotr Markiewicz, Paweł Minkowski, Edward Natanson, Jan Patzer, Maurycy Poznański, Stefan Przanowski, Janusz ks. Radziwiłł, Maciej Rogowski, Andrzej Rotwand, Witold hr. Sagajłło, Antoni Schimitzek, Stanisław Surzycki, Marcin Szarski, Zygmunt Toeplitz, Teodor Weinschenck, Antoni Wieniawski, Andrzej Wierzbicki, Feliks Wiślicki, Jan Zagleniczny i Józef Żychliński.

Do Zarządu wybrani zostali na zastępców prezesa Zarządu pp.: Stanisław Jan Okolski, Tadeusz Sułowski i Edmund Trepka. Na członków Zarządu pp.: Józef Berlinerblau, Wacław Fajans, Stefan Korzycki, Antoni Olszewski, Józef Przedpelski, Władysław Szrednicki i Kazimierz Zaczek.

POLSKIE LOKOMOTYWY DLA ŁOTWY.

Jedna z największych fabryk polskich prowadzi obecnie rokowania w sprawie dostawy kilkunastu lokomotyw dla Łotwy. Rokowania te rozpoczęły się niedawno, a przebieg ich rokuje nadzieje, że zostaną pomyślnie zakończone.

W SPRAWIE ULG TARYFOWYCH NA PRZEWÓZ ZŁOMU ŻELAZNEGO.

Dla naszego hutnictwa żelaznego bardzo ważna jest sprawa specjalnych ulg taryfowych na przewóz złomu, gdyż ilość 70.000 ton złomu, przewiezionego w okresie od 1 października 1929 r. do 31 marca r. b., każe przypuszczać, że w okresie 12 miesięcy będzie niemożliwe skompletowanie kontyngentu 20.000 ton, stanowiącego minimum, które uprawnia do korzystania z refakcji przewozowej. Wobec tego Związek hut, opierając się na odnośnych postanowieniach ogólnych warunków stosowania taryf wyjątkowych, czyni w Ministerstwie Komunikacji starania o obniżenie wymaganego minimalnego kontyngentu, lub o przedłużenie przepisanego terminu 12 miesięcznego.

ŚWIATOWY RYNEK MASZYNOWY I EKSPORT MASZYN Z POLSKI.

Światowy rynek maszynowy obsługiwany jest przez trzech wielkich eksporterów: Niemcy, Stany Zjednoczone i Anglję, którzy razem reprezentują 80 proc. światowego handlu maszynami. Udział Polski w światowym eksporcie maszyn jest bardzo mały i oczywiście na żadnym rynku nie odgrywa poważniejszej roli. Niemniej porównując cyfry naszego eksportu maszyn w r. 1928 z cyframi r. 1929, widzimy zupełnie wyraźny postęp naszego eksportu. Najpoważniejszymi odbiorcami maszyn polskich są: Czechosłowacja w r. 1928 — 755 682 zł, w r. 1929 — 1 610 946 zł, Niemcy w r. 1928 — 1 824 763 zł, w r. 1929 — 5 911 182 zł, Z. S. S. R. w r. 1928 — 1 201 201 zł, w r. 1929 — 2 152 633 zł. Podczas gdy w r. 1928 ogólna wartość polskiego eksportu maszyn wynosiła 8 058 000 zł, to w r. 1929 wartość eksportowanych maszyn wzrosła do 15 694 000 złotych.

MIĘDZYNARODOWY KARTEL DRUTU.

Przedstawiciele walcowni drutu toczą rokowania celem wznowienia Międzynarodowego Kartelu Drutu. Jak słychać, utworzenie Kartelu uzależniane jest jedynie od ustalenia kwot udziałowych uczestników porozumienia.

KONSORCJCUM SYNDYKATU SPRZEDAŻY STALI.

„Neue Freie Presse" donosi, że termin ostateczny dla utworzenia konsorcjum syndykatu sprzedaży stali, ustalony został na dzień 31 grudnia br. Kierownictwo międzynarodowego kartelu stalowego pertraktuje obecnie z angielskimi eksporterami żelaza w sprawie zgodnego postępowania przy eksporcie. Słychać, że doszło już w tej sprawie do porozumienia.

ZNIŻKA TARYFY KOLEJOWEJ W RUCHU Z PORTAMI RZECZNEMI.

Ministerstwo Komunikacji wydało ostatnio dodatek do obowiązującej taryfy towarowej. Dodatek ten obejmuje wszystkie ważniejsze porty rzeczne i przedsiębiorstwa żeglugowe.

Dzięki temu uzupełnieniu taryfy, przyznane zostały przewozom kolejowym, idącym do przystani rzecznych względnie od przystani rzecznych, wyjątkowe taryfy, a nawet specjalne zniżki dla niektórych artykułów, stwierdzając w ten sposób kombinowaną drogę kolejowo-wodną. Ma to olbrzymie znaczenie dla sfer przemysłowo-handlowych. Taryfy wchodzą w życie z dniem 1 czerwca br.

140 STATKÓW POD FLAGĄ POLSKĄ.

Według zestawień statystycznych Kapitanatu morskiego w Gdyni, w ub. roku zarejestrowanych było 140 statków handlowych pod flagą polską.

Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

od 6-go lipca do 10-go sierpnia 1930 r.

Przygotujmy się do przyjęcia gości zagranicznych

Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, której otwarcie nastąpi już za niespełna miesiąc, posłuży wielu cudzoziemcom za powód do odwiedzenia w roku bieżącym Polski w celu zapoznania się z jej stosunkami gospodarczemi, kulturą oraz zabytkami z dziedziny sztuki i historji.

Okazję tę powinniśmy wyzyskać w kierunku odpowiedniego przyjęcia gości zagranicznych, aby wynieśli z naszego kraju jak najlepsze wrażenia, a po powrocie do siebie stali się pionierami na rzecz ruchu turystycznego do Polski.

Do przygotowań w kierunku zapewnienia gościom zagranicznym odpowiednich mieszkań, dogodnych połączeń kolejowych, ułatwień na stacjach granicznych oraz dostępu do miejscowości o walorach turystycznych, przygotowania przewodników i tłumaczy itd., przystąpić należy już teraz.

Bierzmy w tym wypadku przykład ze Szwedów, którzy w związku z urządzaną w roku bieżącym międzynarodową Wystawą Sztuk, Rzemiosł i Wzorowych Mieszkań w Sztokholmie przez całą zimę na specjalnych kursach wieczornych uczą języków obcych swoich szoferów, hotelarzy, kelnerów, telefonistki, pracowników kolejowych itd., na głównych linjach kolejowych podwajają ilość pociągów, remontują hotele, naprawiają ulice, drogi itp.

Twierdzenie, że w r. b. powtórzy się zeszłoroczna historja ze „stu tysiącami Anglików", którzy mieli przyjechać a nie przyjechali, nie wytrzymuje krytyki, bowiem obecna Wystawa posiada charakter międzynarodowy, biorą w niej udział wystawcy z 30 państw, osiem państw jak: Francja, Włochy, Rumunja, Czechosłowacja, Turcja, Jugosławja, Grecja i Austrja posiadać będą oficjalną reprezentację a nie jest wykluczone, że liczba państw, biorących oficjalny udział w Wystawie, podwoi się.

W charakterze wystawcy występują takie organizacje jak: Liga Narodów, Międzynarodowa Izba Handlowa, Międzynarodowy Związek Poczt, Międzynarodowy Związek Komunikacyjny itd.

Nie możemy także zapominać o tem, że pierwsze lody nieufności do Polski przełamała Powszechna Wystawa Krajowa, którą zwiedziło wielu cudzoziemców, zamieszczających po powrocie do siebie entuzjastyczne artykuły na łamach prasy o Polsce i Polakach.

Kto przyjedzie do nas w tym roku?

Najpierw właściwi wystawcy ze swymi urzędnikami i rodzinami, potem członkowie Kongresu Międzynarodowego Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych, z okazji którego organizuje się Wystawę, a który będzie obradował najpierw w Warszawie, następnie odwiedzi Poznań i całą Polskę, dalej przedstawiciele sfer gospodarczych, delegaci rządów, prasa, oraz osoby interesujące się zagadnieniami komunikacyjnemi i turystycznemi, następnie turyści właściwi, dla których Polska jest terenem dotąd nieznanym.

Wszystko przemawia za tem, że napływ gości zagranicznych będzie w tym roku dość duży, przygotujmy się przeto, aby wynieśli jak najlepsze o Polsce mniemanie, a po powrocie do siebie zachęcili innych do zwiedzania naszego kraju.

Targi i Wystawy w roku 1930



6 lipca do 10 sierpnia — Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki — Poznań
31 sierpnia do 7 września — Wystawa rzemiosła i przemysłu ludowego — Równo
2 września do 16 września — Targi Wschodnie — Lwów
14 września do 28 września — Targi Północne — Wilno
7 września do 14 września — Jesienne Targi Wiedeńskie
8 września do 21 września — Międzynarodowa Wystawa Skór — Berlin
3 maja do 1 października — Międzynarodowa Wystawa w Liegé
17 maja do 1 czerwca — Targi Wzorów — Paryż
8 czerwca do 23 czerwca — XII. Międzynarodowe Targi w Padwie
31 maja do 30 czerwca — Międzynarodowa Wystawa Kulinarna w Zurychu
31 maja do 30 września — Wystawa futer i łowiectwa — Lipsk — (Internationale) Pelzfach-Ausstellung — Leipzig)
8 czerwca do 14 lipca — Wystawa czeskich kamieni szlachetnych w Turnowie (Czechosł.
19 czerwca do 24 czerwca — Wystawa Stockholmska — Stockholm (Szwecja)
4 sierpnia do 10 sierpnia — Ogólna Wystawa Szwedzka — Malmö (Szwecja)
16 sierpnia do 22 sierpnia — XI. Targi w Libercu (Reichenberg)


ZAKŁADY
„EKONOMIA"
NASZE APARATY OCZYSZCZAJĄ W POLSCE OK. 50000000 LITRÓW WODY DZIENNIE
BIELSKO WOJ. ŚL.
OCZYSZCZANIE WODY
Zmiękczanie
Filtrowanie
Odżelezianie
Odmangan.
Destylacja
Sterylizacja
Odpowietrzanie
Analizy etc.
w WARSZAWIE
inż. B. RUDZIŃSKI
Wilcza 39-4 tel. 329-53

WŚRÓD WYDAWNICTW

„Podręcznik Spawacza" przez inżynierów J. Biernackiego i K. Nadolskiego. Nakładem Stowarzyszenia dla Rozwoju Spawania i Cięcia Metali w Polsce" — Warszawa 1930 r. 260 stron druku i 206 rysunków. Cena zł 6,—

Rozwijające się intensywnie spawalnictwo w Polsce odczuwało dotkliwie brak literatury fachowej z tej nowej dziedziny przemysłu metalowego. Zadaniu temu stara się sprostać istniejące w Polsce „Stowarzyszenie dla Rozwoju Spawania i Cięcia Metali", nakładem którego w końcu zeszłego roku wyszedł „Podręcznik Spawania i Cięcia Metali" — Materjały i urządzenia — Tom I. pióra dr. A. Sznerra oraz stale wychodzi miesięcznik „Spawanie i Cięcie Metali" poświęcony specjalnie sprawom spawalniczym.

Ostatnio nakładem Stowarzyszenia ukazał się „Podręcznik Spawacza" w opracowaniu inżynierów J. Biernackiego i K. Nadolskiego wykładowców na kursach spawania i cięcia metali w Warszawie. Na treść podręcznika składają się metodycznie złożone i bogato ilustrowane wykłady na kursach.

Po omówieniu istoty spawania i własności gazów używanych przy spawaniu autor przechodzi do opisu aparatów i przyrządów, podkreślając sposób ich obsługi tak samo w celu uniknięcia nieszczęśliwych wypadków, jak i należytej ich konserwacji.

Dalsze rozdziały traktują o metodach sprawania, przygotowaniu do spawania, zjawiskach skurczu i rozszerzalności, błędach spawania i sposobach badania spoiny. Część ta stanowi ogólne zasady techniki spawalniczej. Następnie autor omawia spawanie poszczególnych metali dając bezpośrednie wskazówki co należy robić przed spawaniem, przy spawaniu i po spawaniu.

Pokrewne spawaniu, cięcie metali potraktowane jest w podobny sposób. Spawanie elektryczne poprzedza dział traktujący ogólnie a przystępnie o niektórych wiadomościach z elektryczności elektrotechniki.

Podręcznik opracowany w formie przystępnej niewątpliwie będzie cennym materjałem w ręku spawacza, i przyczyni się do podniesienia poziomu jednego z najtrudniejszych fachów jakim jest spawanie.

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów.

UPRASZA SIE O PODANIE ADRESU:

Nr. 5243. fabryki, wyrabiającej naczynia szklane żeberkowe do akumulatorów radjowych.

Nr. 5382. firm, które produkują płytki do kopiowania (zwilżania).

Nr. 5388. zastępcy na amerykańskie opony samochodowe „Millera".

Nr. 5435. firmy, która dostarcza drzewo do robót piłeczkowych (Laubsägeholz).

Nr. 5437. fabryki wyrobów gumowych np. gumy bilardowej.

Nr. 5470. firmy, wyrabiającej dzwonki do rowerów.

Nr. 5473. fabryki, wyrabiającej areometry lewarowe do mierzenia gęstości kwasu stosowanego do akumulatorów.

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5518. firmy, dostarczającej porcelanowy kit alabastrowy w proszku.

Nr. 5521. firmy, wyrabiającej kosy do żniw (ręczne).

Nr. 5522. firmy, mającej przedstawicielstwo na motocykle.

Nr. 5525. firmy, dostarczającej bębny benzynowe.

Nr. 5527. fabryki, dostarczającej młynki do tarcia farb wodnych.

Nr. 5531. firmy, wyrabiającej wielokrążki i windy do podnoszenia ciężarów.

Nr. 5532. firmy, dostarczającej przesuwacze krążkowe (Rollbank).

Nr. 5540. firmy, dostarczającej maszynę do podnoszenia spuszczonych oczek w pończochach.

Nr. 5541. firmy, dostarczającej kluczyki do walizek.

Nr. 5544. firmy dostarczającej przybory do gaszenia ognia np. sikawki, gaśnice pianowe, węże tłoczone do sikawki, bosaki, tłumnic oraz wiadra parciane.

Nr. 5545. fabryki lub firmy mogącej dostarczyć nakrętki stalowe do samochodów z gwintem i bez.

Nr. 5552. fabryki, dostarczającej pompki do rowerów i t. p.

Nr. 5553. firmy, dostarczającej nowoczesne urządzenia do wyrobu świec stearynowych z wewnętrznemi kanalikami, pochłaniającemi nadmiar stapiającej się stearyny przy paleniu świecy.

Nr. 5554. fabrykanta syropników do wyszynku limonjady.

Nr. 5555. firmy, dostarczającej magneta do motorów 1-cylindrowych, rotacyjne o wysokiem napięciu.

Nr. 5556. firmy, dostarczającej rury z blachy żelaznej.

Nr. 5557. firmy dostarczającej wosk szelakowy, kandalila, japoński, kalafonję, cerezynę, potaż, potaż żrący i granulowany, nigrozynę rozpuszczalną w wodzie odporną na ług, amonjak, sodę krystaliczną, terpentynę, namiastki terpentyny, farby ziemne, naczynia do napełniania pasty, staniol i boraks.

Nr. 5559. firmy dostarczającej zamki, spinki z czerwonym krzyżem do pasków dla służby sanitarnej.

Nr. 5562. firmy, dostarczającej części zapasowe i sprężyny do automatycznego zamykacza drzwi „Comet".



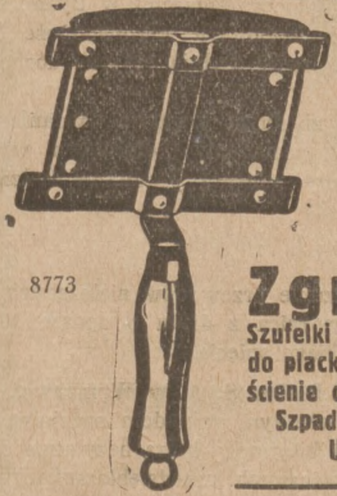
7287

Kolejki przenośne

dla celów przemysłowych i rolniczych, na podkładach stalowych, kompletnie zmontowanych, dostarczają krótkoterminowo po cenach przystępnych

Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, S. A. w Sosnowcu

8610



WIELKOPOLSKA FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH

POZNAŃ

Łazarska nr. 2. Tel. 6340

8773

Zgrzebła do koni i bydła.

Szufelki do węgli i śmieci - Blachy do placka - Haki do łóżek - Pierścienie do kos - Grabie żelazne - Szpadelki i grabki dziecięce Uszka do obrazów.

FARBA

chroniąca od rdzy

„METALINA"

8081 prawnie zastrzeżona.

Prospekty i oferty przedkłada generalny zastępca

H. SPIRA, Szczakowa - Małopolska.

„Wartome"

właść.: St. Zieliński

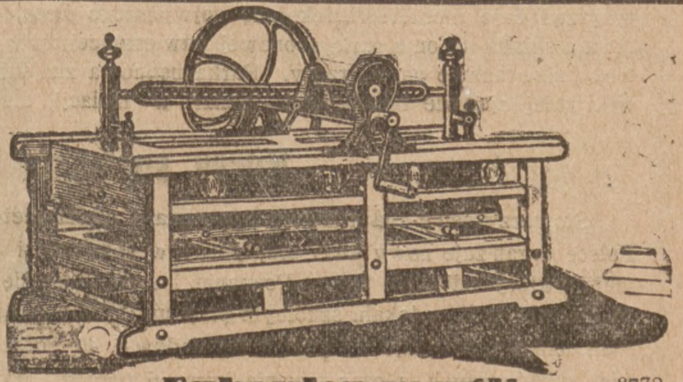
Fabryka Maszyn i Armatur

Odlewnia Metali

Poznań, ul. Dąbrowskiego 79, Telefon 65-74

Wykonuje wszelką armaturę parową, gazową i wodną, reperacje wszelkich maszyn rolniczych i armatur. Gryzowanie kół zębatych do samochodów i t. d. Odlewy z miedzi, spiżu, mosiądzu, fosforbronzu, niklu, stalbronzu i wszelkie odlewy galanteryjne i t. p. 6806

Kosztorysy i porady techniczne bezpłatnie.



Fabryka magli 8772

B. Kapczyńskiego

Łódź, Podrzeczna 33. Telefon 108-55. Firma egz. od 1889 r.



8173



POMPY różnego rodzaju

do zapędu ręcznego, manežem i mechanicznego, do studzien zwykłych i głębokich

Wiercenie studzien

zwykłych i artezyjskich 5787

J. Kopczyński i Sp.

Poznań, Marsz. Focha 127

Nr. tel. 60-42 Rok zał. 1893

Fabryka pomp i przedsiębiorstwo wiercenia studzien

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Rowery fabryki bydgoskiej

Uprzymysłowiona Bydgoszcz zajmuje w krajowej produkcji rowerów niepoślednie miejsce a przedsiębiorstwem poważniejszych rozmiarów jest w tym dziale **„Pomorska Fabryka Rowerów w Bydgoszczy,** której właścicielem jest przemysłowiec p. **Willy Jahr.** Fabryka mieści się przy ul. Petersona nr. 4, natomiast biuro i składnice znajdują się przy ul. Dworcowej 18b. i przy Unji Lubelskiej 5. Wymieniona placówka nie jest przedsiębiorstwem montażowem, lecz dostarcza na rynek własne fabrykaty dobrze zaprowadzonych marek, które na ostatnich Targach Poznańskich spotykały się z żywem zainteresowaniem czego dowodem, że dokonała znaczniejszych tranzakcyj. Pomorska Fabryka Rowerów wyrabia masowo ramy rowerowe pierwszorzędnej jakości zasilając temi wyrobami liczne krajowe warsztaty montażowe, reperacyjne oraz składy rowerów. Komplety rowerów wytwarzanych przez tę fabrykę to popularne już dziś na rynku: „Original Record", „Phönix", „Pofaro" oraz „Standart", znane z trwałej i silnej budowy i odznaczające się eleganckim wyglądem i pięknością formy. Rowery robocze i wyścigowe „Pofaro" wyposażone są w opony balonowe, konstrukcji omawianej firmy. Zaznaczyć wypada, że najwybitniejsi sportowcy-cykliści i rekordziści jak pp. Więcek, bracia Heinisch, Orczyk, Kluj, Zühlke, Rutkowski, Janicki i wielu innych korzystają i w tym roku z roweru szybkobieżnego „Original Record" Pomorskiej Fabryki Rowerów w Bydgoszczy, co najlepszem jest świadectwem ich niezawodności, jak niemniej trwałości, dzięki czemu nadają się one doskonale na dalekie tury.

Nie napełniajmy więc zbędnym towarem zagranicznym magazynów naszych, gdy posiadamy jakościowo wyższe od obcokrajowych fabrykaty własnej produkcji rodzimej.

Wskaźnik prądu i biegunów „Philipsa"

Elektromonterzy w braku odpowiednich przyrządów posługują się przy badaniu przeszkód w przewodach elektrycznych przy sprawdzaniu napięcia prymitywnemi przyrządami „domowemi" jak n. p. lampkami ręcznemi, które częstokroć zawodzą, narażając pracownika na niebezpieczeństwo. Dotychczas pod tym względem odczuwanemu niedomaganiu położył kres **wskaźnik prądu i biegunów Philipsa,** który zabezpiecza przed porażeniem i może być stosowany do wszystkich napięć od 110 do 750 volt. Nowy ten i niezbędnie potrzebny przyrząd daje monterowi rękojmię najwyższego bezpieczeństwa a składa się on z rurki neonowej, zawierającej dwie elektrody niewrażliwe na wstrząsy. Rurka neonowa znajduje się w trwałej oprawie bakelitowej. Sznur w izolacji długości 60 cm. pozwala na sprawdzanie przewodów nieleżących bezpośrednio obok siebie. Opornica z drutu o oporze 100.000 omów zabezpiecza od krótkiego spięcia.

Firma **Polskie Zakłady Philips S. A. w Warszawie,** przy **Karolkowej 36/44** wydała własnym nakładem specjalną broszurkę o wskaźniku prądu i biegunów, którą bezpłatnie otrzymać można w elektrotechnicznych przedsiębiorstwach handlowych lub też na życzenie, wysyła wymieniona placówka broszurkę bezpośrednio zainteresowanym. — Wskaźnik prądu i biegunów wskazanego fabrykatu znajdować się winien w posiadaniu każdego elektromontera, gdyż ułatwia mu prace i chroni przed niebezpieczeństwem. —p—

Kursy spawania i cięcia metali w Poznaniu

Stowarzyszenie dla rozwoju spawania i cięcia metali w Polsce organizuje nowy kurs praktyczny w spawaniu i cięciu metali, który odbędzie się w Poznaniu i rozpocznie się dnia 15 czerwca r. b. w lokalu szkolnym przy ul. Dąbrowskiego 81. Plan nauki przewiduje 20 godzin wykładów i 40 godz. ćwiczeń praktycznych, a czas trwania kursu 6 tygodni. Uczestnicy kursu składają egzamin i otrzymują świadectwa. Opłata dla uczestników kursu delegowanych przez członków wspierających Stowarzyszenie wymienione wynosi 50 zł dla wszystkich innych uczniów 75 zł przy wpłacie 25 zł.

Zapisy przyjmuje oraz wszelkich informacyj udziela firma **„Perun" dzierżawczyni Spółki Akcyjnej „Gaz" w Poznaniu przy Starym Rynku 59/60.**

Kursy spawania i cięcia metali są dla wszystkich fachowców dziedziny budowy maszyn, niemniej mechaników, ślusarzy oraz kierowników i właścicieli zakładów mechanicznych bardzo doniosłej wagi, przysparzają nam bowiem gruntownie w tym dziale pracy wyszkolonych specjalistów. Wyrażamy przeto przekonanie, że udział w rozpoczynającym się w dniu 15 czerwca kursie zasługującym na najszersze zainteresowanie będzie również liczny.

Interesowanym zwracamy zarazem uwagę na ogłoszenie, zamieszczone w dzisiejszym numerze. —p—

Ważne dla eksporterów do Rumunji, Jugosławji i Bułgarji

Szanownym Czytelnikom naszym zwracamy uwagę na ogłoszenie p. **M. Brońskiego w Poznaniu, ul. Nowa 6,** który w najbliższych dniach wyjeżdża do wymienionych w nagłówku państw, celem nawiązania stosunków handlowo-eksportowych. P. Broński przyjmuje z okazji tej bezpośrednie prywatne zlecenia oraz zgłoszenia pp. przemysłowców i kupców hurtowników, zainteresowanych w eksporcie do Rumunji, Jugosławji lub Bułgarji. —p—



Nowe urządzenie do kontroli jakości wody
zasilające kotły parowe

Jak wiemy, woda używana do kotłów parowych powinna zawierać jak najmniej związków chemicznych różnych ciał mineralnych oraz innych zanieczyszczeń, a to z powodu niebezpieczeństwa, które przedstawiają szczególnie przy stosowaniu wyższego ciśnienia osady na ściankach kotłów. Kontrolę jakości wody można przeprowadzać różnemi sposobami, jak np. chemicznie, jednakże najszybciej i najprościej można otrzymać względnie ścisły rezultat przeprowadzając zapomocą przyrządu elektrycznego pomiar oporu wody. Jak wiadomo, woda zupełnie czysta jest bardzo złym przewodnikiem, tak samo woda z domieszką oleju, pod warunkiem, że ten ostatni wykazuje reakcję obojętną, nie przewodzi prawie zupełnie prądu elektrycznego. Jednakże z chwilą domieszania do wody jakichś soli mineralnych, przewodnictwo jej wzrasta gwałtownie, a przez pomiar zmiany oporności można wnioskować bardzo łatwo o stężeniu tego roztworu.

Doniedawna pomiary oporności wody kotłowej wymagały stosowania stosunkowo zawiłej aparatury elektrycznej, której wskazania, chociaż bardzo ścisłe, nie zadowalały praktyków z powodu związanej z pomiarami straty czasu. Obecnie jednak do kontroli wody (jak podaje za „The Electrician" „Przegl. Elektr.) został w Anglji wprowadzony w użycie specjalny patentowany elektryczny „solomierz". Przyrząd ten działa na opisanej wyżej zasadzie, jednakże konstrukcja jego jest o tyle udoskonalona, że korekcja spowodowana różnicą temperatury badanej wody zostaje wprowadzona automatycznie bez pomocy tablic rachunkowych, które przy zwykłej metodzie były niezbędne.

Zasadniczemi elementami przyrządu są: komórka elektryczna, przyrząd do kompensowania różnic temperatury wody i przyrząd wskazujący.

W użyciu znajdują się solomierze w wykonaniu bądź jednostkowem, bądź grupowem. Przyrządy pierwszego typu, szczególnie używane na statkach morskich mają komórkę elektrodową, kompensator cieplny i przyrząd wskazujący, ujęte w jedną skrzynkę metalową, do której jest doprowadzony przewód rurowy z wodą, podlegającą kontroli. Woda ta wchodzi do komórki kompensacyjnej, dostając się z niej do komórki elektrodowej, będąc stąd odprowadzana do rury ssącej pompy zasilającej, czy też wprost do zlewu. Poza temi połączeniami rurowemi przyrząd musi być połączony z elektryczną siecią oświetleniową. Skala przyrządu podaje zawartość soli w wodzie w gramach na galon (1 gram/galon = 14,2 mgr/litr. Przyrząd wskazuje na skali odpowiednią liczbę, w razie zaś jeśliby ta przekroczyła pewną zgóry określoną wartość graniczną, następuje jego samoczynne wyłączenie, przyczem zapala się specjalna czerwona sygnałowa lampka elektryczna. W niektórych razach do tego sygnału świetlnego zostaje dołączony sygnał dźwiękowy.

W instalacjach kotłowni lądowych, gdzie kontrola jakości wody zasilającej musi być prowadzona w większej ilości punktów, używane są przyrządy, gdzie jeden i ten sam przyrząd pomiarowy może być przełączany na poszczególne punkta kontroli przezeń obsługiwane. O ile chodzi o zasadniczy układ przyrządu, jest on ten sam, co i w poprzednim wypadku. Różnica polega na tem, iż przyrząd pomiarowy jest jeden wspólny dla całej grupy punktów kontroli, a komórki elektrodowe wraz z przyrządem kompensacyjnym zamknięte w oddzielne pokrycia metalowe są porozmieszczane w pobliżu każdego poszczególnego objektu (pompy zasilającej, kondensatora i t. p.), gdzie kontrola ma być wykonywana. Woda z każdego punktu kontroli stale przepływa przez odpowiednią komórkę elektrodową. Przewody od wszystkich komórek idą do tablicy rozdzielczej, gdzie oprócz wspólnego przyrządu pomiarowego dla każdego punktu kontroli jest oddzielna lampka ostrzegawcza, zapalająca się, gdy woda przestaje odpowiadać stawianym wymaganiom, są dalej dzwonki alarmowe, wyłączniki i t. p. Normalna droga prądu idzie poprzez komórkę elektrodową i lampę ostrzegawczą. W razie nagłego zanieczyszczenia lampka natychmiast zapala się a jednocześnie zostaje uruchomiony sygnał dźwiękowy. Trwa to dopóty, dopóki nie nastąpi oczyszczenie wody, przechodzącej przez przyrząd.

Nowy materjał wybuchowy w górnictwie

Zamiast prochu i dynamitu zupełnie bezpieczny płynny CO_2.

Materjał wybuchowy musi być ściśle dostosowany do tej pracy, którą się przy jego pomocy wykonywa. Do kruszenia stali np. najlepiej użyć piroksyliny, nitrogliceryny, dynamitu lub innego podobnego środka, gdyż materjały te, spalające się z astronomiczną wprost szybkością (7 do 10 km. na sekundę) dają zamiast zwykłego wybuchu tak zw. **detonację,** która powoduje w pewnym promieniu kompletne zmiażdżenie, prawie rozerwanie każdego ciała na jego molekuły.

Odwrotnie, stosowanie piroksyliny oraz innych ciał detonujących w górnictwie, a szczególnie w przemyśle węglowym nie prowadzi do celu gdyż silne detonacje powodują zupełnie niepotrzebne kruszenie wydobywanych produktów. Znacznie lepsze wyniki w górnictwie dają materjały wybuchowe o działaniu łagodnem, które nie niszczą np. węgla, a wyrywają go bryłami lub kawałami. Rozumie się, że prócz czysto mechanicznego wyrywania wydobywanych ciał, w przemyśle węglowym używanie takich lub innych substancyj wybuchowych ograniczone jest jeszcze ich właściwościami natury chemicznej jak np. zatruwania atmosfery jadowitemi gazami, zapalania niebezpiecznego metanu, zapalania samego węgla itp.

Z powodu trudności wynalezienia i zestawienia rzeczywiście idealnego górniczego materjału wybuchowego technicy i chemicy pracowali już od dłuższego czasu nad stworzeniem jakiegoś namiastka, który, posiadając wszystkie właściwości normalnego materjału wybuchowego o działaniu łagodnem, nie posiadałby jego ujemnych cech.

Ostatnio w tej dziedzinie można zanotować ciekawy wynalazek, polegający na zastosowaniu nabojów gazowych, napełnionych płynnym dwutlenkiem węgla. Wynalazek ten uzyskał już aprobatę Amerykańskiego Biura Górniczego. Taki nabój gazowy, noszący nazwę **„Cardox'u"** ma wygląd stalowej butelki o wydłużonym i zaopatrzonym w wentyl gardełku. Na denku tej stalowej butelki znajduje się rurka zawierająca mieszaninę o właściwościach zbliżonych do właściwości zwykłego termitu. Rurka ta jest zaopatrzona w elektryczny zapalnik.

Zapomocą wspomnianego zaworu wnętrze naboju wypełnia się płynnym bezwodnikiem węglowym (CO_2), poczem zawór nakrywa się kołpakiem, posiadającym od wnętrza cienkie i słabe denko z blachy stalowej. Po wywierceniu zapomocą elektrycznej wiertarki, jak to się normalnie robi obecnie przed założeniem dynamitu, nabój gazowy wprowadza się do otworu, a zapalnik jest połączony z końcówkami baterji elektrycznej.

Po zapaleniu się, mieszanina termiczna daje reakcję, przy której wywiązuje się ogromna ilość ciepła. Nieznaczna część ciepła idzie na podniesienie temperatury bezwodnika, który, przekroczywszy w ten sposób swój punkt krytyczny, traci własności płynne, i błyskawicznie, bo zaledwie w $^1/_{35}$ część sekundy, zamienia się na gaz, wyrywając cienkie denko w kołpaku i uchodząc nazewnątrz.

Dzięki wywiązanemu przez nabój techniczny ciepłu już gazowy CO_2 rozpręża się dalej i wywiera na warstwy węgla nadzwyczaj silne ciśnienie, co właśnie powoduje ich odrywanie się i rozdrabnianie. Ponieważ oderwany Cardox'em węgiel przedstawia rynkowo towar bardzo dogodny, zawierający tylko nieznaczne ilości małowartościowego miału, należy przypuszczać, że nowa metoda znajdzie w przemyśle węglowym szerokie zastosowanie.

Do zalet Cardox'u należy poza tem zaliczyć fakt, że CO_2 nie ma ani smaku, ani zapachu, ani wogóle własności trujących, i jest chemicznie gazem bezwładnym, a więc z punktu widzenia higjenicznego o wiele bardziej wskazanym, niż używane powszechnie materjały wybuchowe, pozostawiające po sobie gryzące gazy.

Bezpieczeństwo zaś naboju gazowego jest zupełne, nawet w kopalniach obfitujących w zdradzieckí, a tak niebezpieczny dla górników, gaz metan.

Przy zakładaniu naboi gazowych uwzględnia się charakter pokładów węglowych przez dozowanie ilości gazu, mieszaniny palnej i grubości blaszanego denka. Średnia ilość płynnego bezwodnika w naboju waha się od 1 do 2 kilogramów, a mieszaniny palnej — od 125 do 175 gramów.



Sprawa komunikacji autobusowej w Polsce

O komunikacji autobusowej u nas w kraju pisaliśmy często, zajmując się ze szczególnem zainteresowaniem projektem nowej ustawy oraz ciężarami, której w tej, lub innej formie nakłada państwo na przedsiębiorców celem stworzenia funduszów na budowę dróg. Obecnie w sprawie tej zabrał głos na łamach „Kurjera Warszawskiego" red. Kazimierz Wallmoden, który wysunął nadzwyczaj interesujący i naszem zdaniem zupełnie realny projekt. Aby z wnioskami p. Wallmodena zapoznać się bliżej, przytaczamy w skróceniu artykuł.

„Obowiązujące obecnie przepisy w zakresie komunikacji autobusowej dają każdemu zupełną swobodę w uruchomianiu autobusów na dowolnie obranym szlaku. Wskutek tego na danym szlaku prowadzi komunikajcę autobusową szereg przedsiębiorstw, konkurujących między sobą. Istotną wadą tego stanu rzeczy nie jest bynajmniej sam fakt konkurencji, lecz skierowanie się jej w nieracjonalnym i niezdrowym kierunku. Konkurencja między przedsiębiorcami autobusowymi polega obecnie wyłącznie na obniżeniu cen za bilety i idzie w tym względzie tak daleko, że racjonalne prowadzenie przedsiębiorstwa staje się zupełnie niemożliwione. Obniżywszy nadmiernie swe wpływy, przedsiębiorcy nie są w możności należycie konserwować taboru, tak, że nietylko wymagania wygody i czystości, ale nawet elementarne wymagania bezpieczeństwa pasażerów nie mogą być zapewnione.

Dalszem niedomaganiem obecnej komunikacji autobusowej jest brak jakichkolwiek urządzeń w miejscach postojów autobusów. Pasażer, pragnący jechać autobusem, nie ma przedewszystkiem możności dowiedzieć się skąd i kiedy odchodzi autobus, a dostawszy się wreszcie na miejsce postoju autobusów, nie znajduje krytego miejsca, gdzie mógłby się schronić w razie słoty i doczekać godziny odjazdu.

Jednocześnie trzeba z całą siłą podkreślić, że komunikacja autobusowa nawet taka, jaką jest obecnie, daje ogromne usługi w ożywieniu gospodarczem i kulturalnem całych połaci kraju. Wskutek niedostatecznego rozgałęzienia sieci kolejowej w porównaniu do innych krajów Europy, komunikacja autobusowa jest w Polsce powołana do odegrania specjalnie ważnej roli i z tego względu powinna znaleźć specjalnie troskliwą opiekę i poparcie.

Jak z przybliżonego obliczenia wynika, z samej tylko Warszawy wyrusza dziennie około 250 autobusów, które w dni ruchliwe zabierają około 5000 pasażerów. W całej Rzeczypospolitej roczną ilość pasażerów za rok 1929 określa statystyka Min. Rob. Publ. na 60 000 000 (60 miljonów).

Tak znaczna ilość obywateli, korzystających z tego środka komunikacji, winna być dostatecznym dowodem ważności komunikacji autobusowej i dostatecznym powodem do zajęcia się tą sprawą przez czynniki miarodajne.

System koncesyj.

Jako środek zaradzenia złemu, wysuwana jest propozycja koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych. Jednak system koncesyj wywołuje wiele zastrzeżeń. Przyniósłby on dobre rezultaty, gdyby o koncesje ubiegały się wielkie przedsiębiorstwa, dysponujące dużemi kapitałami. W danym jednak przypadku mamy do czynienia z drobnymi przedsiębiorcami, którzy nawet w razie wyłącznej koncesji nie wiele mogą stworzyć. Odsunięcie drobnych przedsiębiorstw krajowych na rzecz wielkich firm zagranicznych, gdyby się takie znalazły, nie byłoby z wielu względów pożądane. Wstrzymanie dotychczasowego rozwoju komunikacji autobusowej w żadnym razie nie powinno mieć miejsca i przyniosłoby bardzo opłakane skutki w ogólnym rozwoju pewnych okolic kraju. Potrzebne jest unormowanie i poparcie a nie zahamowanie czynnej obecnie inicjatywy drobnych przedsiębiorców prywatnych.

Racjonalizacja przedsiębiorstw bez ograniczenia konkurencji.

Przy normowaniu spraw komunikacji autobusowej powinna być przestrzegana zasada nieograniczania konkurencji, lecz skierowania jej we właściwym kierunku. Zamiast nieracjonalnego obniżania cen biletów, konkurencja powinna być skierowana na drogę współzawodnictwa pod względem zapewnienia wygody i bezpieczeństwa podróżującym pasażerom.

Osiągnięcie tego celu wyobrażam sobie przez zmonopolizowanie sprzedaży biletów i oznaczania ceny przejazdów przez instytucję państwową lub komunalną.

Cena biletów byłaby obliczana według pewnej stałej stawki za kilometr. Wysokość tej stawki winna być skalkulowana w ten sposób, aby mogła zapewnić przedsiębiorcy możność konserwacji i amortyzacji samochodu, plus zdrowy dochód, plus pewien procentowy dodatek na budowę dworców autobusowych, plus takiż dodatek na konserwację dróg, z których korzystają autobusy.

Bilety na autobusy, odchodzące z danego miejsca postoju, sprzedawałaby jedna kasa według cen ustalonych, jak powyżej. Bilety byłyby ważne na dowolny autobus, idący w danym kierunku. Określony procent od sprzedaży biletów byłby zatrzymywany na cele, jak podano powyżej (konserwacja dróg, budowa dworców, podatki), a reszta byłaby wypłacana przedsiębiorcom według tego, ilu który przewiózł pasażerów według przedstawionych odcinków od biletów.

Dla uruchomienia tego systemu konieczne są następujące środki:

Samochody okazyjne

AUSTRO-DAIMLER
6-cyl. 10/40 MK. limuzyna 6-osob.

AUSTRO-DAIMLER
6-cyl. 10/40 MK. torpedo 6-osob.

CITROEN
B. 14 6/25 MK. limuzyna 4-osob.

CITROEN
C. 4 8/32 MK. limuzyna 5-osob.

STOEWER
8-cyl. 8/40 MK. Berline 5-osob.

poleca na dogodnych warunkach spłaty, gotowe do jazdy

Towarzystwo
Budowy i Sprzedaży Samochodów
S. A. (dawn. Austro-Daimler) oddział w POZNANIU
ul. Dąbrowskiego 7 Telefony 7665 - 7558

Własne warsztaty i garaże.

8890

Najkorzystniejsza okazja

kupna samochodu używanego pierwszorzędnego fabrykatu

Fiat mod.	509	4/20 KM.	4-osob.	otwarty
Fiat „	501	6/21 „	4- „	otwarty
Fiat „	503	6/30 „	4- „	otwarty
Fiat „	503	6/30 „	4- „	kryty
Fiat „	520	9/45 „	4- „	kryty
Minerva		8/40 „	4- „	kryty
Minerva		13/55 „	6- „	transformable
Ceirano		6/25 „	4- „	otwarty
Opel		10/40 „	6- „	kryty
Opel		12/50 „	6- „	kryty

i wiele innych

polecamy na warunkach najdogodniejszych

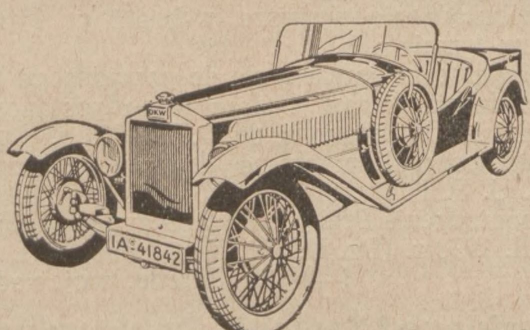
Komu zależy na kupnie samochodu dobrego, a jednocześnie taniego, ten nie powinien pominąć tej jedynej w swoim rodzaju okazji. 8782

„BRZESKIAUTO“ Sp. Akc. POZNAŃ
ul. Dąbrowskiego 29 telefony 63-23, 63-65

Koncesjonowane kursy dla kierowców samochodowych stale czynne.

Elegancki i rasowy

samochód sportowy



D K W

tylko 7.300.— zł

Oferty wysyła

Zastępstwo Generalne DKW na Polskę

POLMOTOR-Henryk Linke i S-ka

Poznań, Zwierzyniecka 8

8939

Największy wybór akcesoryj samochodowych w Polsce.

Pierścienie tłokowe, łańcuchy pociągowe i rozdzielcze

Okucia do karoserji:

Zamki, klamki, zawiasy, blacha aluminjowa, listwy żelazne, mosiężne, aluminjowe i t. d.

8606

L. Krupka

Warszawa
Nowy Świat 5. Tel. 21070

Kilka-set

opon i dętek

różnych marek stale na składzie.

Katalogi wysyła się na żądanie.

a) kasa i kasjerzy dla sprzedaży biletów i udzielania informacyj zgłaszającej się publiczności;

b) kontrolerzy dla kontroli na drodze i sprawdzania, czy wszyscy pasażerowie jadą za biletami, wydanemi przez kasę. O ile będzie ustanowione prawo ściągania kar za jazdę bez urzędowego biletu, ilość kontrolerów będzie mogła być bardzo nieznaczna, podobnie jak w tramwajach, lub na kolejach.

Przy tych skromnych środkach dadzą się osiągnąć następujące rezultaty:

1. Przedsiębiorcy dostaną racjonalną zapłatę za przewóz, która umożliwi im nabycie odpowiednich wozów i racjonalną konserwację posiadanych. Konkurencja bynajmniej nie będzie osłabiona, lecz zamiast na obniżaniu cen biletów, będzie polegała na starannem utrzymaniu wozu, grzecznej obsłudze, punktualnem przestrzeganiu rozkładu jazdy i na racjonalnej organizacji eksploatacji.

2. Dzięki sprzedawaniu biletów przez jedną kasę można będzie w łatwy i sprawiedliwy sposób pobierać podatek: na budowę dworców autobusowych; na konserwację dróg; na inne cele.

3. System ten daje się wprowadzić stopniowo i bez inwestycyj, dając już od pierwszej chwili:

b) wygodę pasażerów, bo nawet najprymitywniejsza budka z kasą będzie miejscem, gdzie można zasięgnąć informacji;

a) realne wpływy pieniężne;

c) normalne warunki pracy dla przedsiębiorców.

4. System ten daje się wprowadzić tytułem próby na którymkolwiek szlaku.

5. System ten ułatwi uruchomienie autobusów krajowych, które aczkolwiek droższe w cenie nabywczej, mogą się opłacić przy racojnalnie obliczonej taryfie.

6. System ten wreszcie przyczyni się do uzdrowienia handlu samochodami, bowiem wypłacalność przedsiębiorców, którzy biorą autobusy na kredyt, będzie oparta na zdrowej kalkulacji i będzie mogła być w pewnym stopniu poręczona przez instytucję, sprzedającą bilety".

Jak widzimy, projekt, wysunięty przez p. Wallmodena doskonale rozwiązuje kwestję sanacji stosunków w przemyśle autobusowym bez pomocy koncesyj, monopolów, oraz innych podobnych zarządzeń. Tak samo tego rodzaju system umożliwia pracę drobnemu kapitałowi, co szczególnie w naszych warunkach ma ogromne znaczenie.

Nie jest wykluczone, że nawet zcentralizowanie i zmonopolizowanie sprzedaży biletów, jak to przewiduje wysunięty projekt nie usunie całkowicie bolączek naszego przemysłu autobusowego (np. regulacja godzin odjazdu i przyjazdu, obsługiwanie mniej rentownych, lecz ze względów komunikacyjnych potrzebnych szlaków), lecz tutaj możnaby sobie poradzić przez stworzenie „rad", lub „zarządów" komunikacyjnych, składających się z wybranych przez właścicieli autobusów osób, oraz mianowanego komisarza, który w niektórych wypadkach miałby głos decydujący i rozstrzygał niemożliwe do załagodzenia spory. Takim sposobem, przy zachowaniu zdrowych zasad handlowych i normalnej konkurencji równocześnie zapewniłoby się pasażerom maksimum wygody i pewności.

Podany przez p. Wallmodena projekt jest tak ciekawy, że wywoła napewno w sferach zainteresowanych zrozumiałe zainteresowanie, a może i ożywioną dyskusję.

Rozporządzenie w sprawie umundurowania obsługi autobusów

Z powodu częstych zapytań podajemy dosłowną treść rozporządzenia Wojewody warszawskiego w przedmiocie odznak obsługi autobusów publicznych. Rozporządzenie to brzmi:

1. Kierowca autobusu winien podczas służby nosić:
   a) czapkę kroju angielskiego, z sukna koloru bronzowego z daszkiem sztywnym;
   b) opaskę naramienną na lewem przedramieniu, z sukna koloru jak wyżej, szerokości 10 cm., z wyraźnym napisem „Kierowca", wysokość liter 3 cm. Opaska winna być sztywna wzgl. tak przymocowana do rękawa, by zapobiec jej zwijaniu się.
2. Konduktor autobusu winien podczas służby nosić:
   a) czapkę jak w p. 1 (a);
   b) opaskę jak w p. (b) z napisem „Konduktor".
3. Obsługa winna być czysto i porządnie ubrana.
4. Zezwala się poszczególnym przedsiębiorcom i Spółkom autobusowym umieszczać na czapkach lub ubraniach, według własnego uznania, swoje godło i firmy.
5. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 maja r. b.
6. Winni niezastosowania się do powyższego Rozporządzenia karani będą w myśl postanowień rozdziału IV Ustawy z dn. 7. X. 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89 poz. 656) w brzmieniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z d. 14. II. 1928 r. (Dz. U. RP. Nr. 18 poz. 151).

(—) **St. Twardo,** wojewoda.

Ze Związku Kupców Samochodowych Wojew. Śląskiego i Zagłębia Dąbrowskiego

Konieczność zawodowej obrony interesów branży kupiectwa samochodowego oraz pragnienie uzdrowienia i unormowania handlu gumami stały się przyczyną powołania do życia naczelnej reprezentacji interesów handlu samochodowego w Polsce, Rady Zrzeszeń Kupców i Przemysłowców Samochodowych, przy Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie.

Cały obszar państwa został podzielony na kilka rejonów, w których powołano osobne Związki Kupców Samochodowych. Na terenie Województwa Śląskiego i Zagłębia Dąbrowskiego powstał Związek z siedzibą w Katowicach.

Pierwszym czynem powołanego do życia Związku było podpisanie umowy konwencyjnej, regulującej warunki handlu pneumatykami, której podporządkowali się wszyscy zrzeszeni.

Bezpośrednim celem akcji zawarcia konwencji handlu gumami było usunięcie niezdrowej i nielojalnej konkurencji, jaka panowała w tej dziedzinie i która spowodowała, że handel gumami niegdyś zyskowny — stał się zupełnie nierentownym i terenem nielojalnych manipulacyj różnych pokątnych handlarzy.

Oczywiście, jest to tylko pierwszy krok do kompletnego uzdrowienia stosunków w tej branży. Należy jednak mieć nadzieję, że i dalsze poczynania Związku będą niemniej owocne.

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy
Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Nie zapominajmy o właściwej propagandzie

Tylko celowa propaganda pozwoli nam na zwiększenie obrotu.

Czy wykorzystaliśmy właściwie wszelkie możliwości propagandy w dziedzinie sportu i komunikacji rowerowej? Oto ważne pytanie, które musimy sobie zadać z nadejściem sezonu. Jaką damy odpowiedź? Na nieszczęście musimy stwierdzić, że cały nasz przemysł rowerowy, mimo ciężkich wysiłków, mimo zmagania się z trudną konjunkturą gospodarczą nie skorzystał nawet w najmniejszej mierze z dobrodziejstw propagandy.

Zamieszczano ogłoszenia, wychwalano własne lub cudze wyroby, kombinowano nad systemem ratowym, lecz nikt nie zebrał się na zorganizowanie rzeczywiście celowej, skoordynowanej i wyraźnej akcji propagandowej, która obejmowałaby całokształt zagadnień z dziedziny rowerowej. Nawet współdziałanie ze sportem rowerowym, popieranie różnych imprez tego typu nie wpłynęło w poważniejszej mierze na kształtowanie się zapotrzebowania na rowery z tego prostego powodu, że obejmowano tem tylko stosunkowo nieliczną garstkę ludzi, nie docierając zupełnie do ogółu rowerzystów.

Jest to zupełnie zrozumiałe, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że gros rowerzystów czystym sportem rowerowym nie interesuje się zupełnie i w najlepszym wypadku zajmuje się zagadnieniami sportowo-praktycznemi.

Do takich właśnie zagadnień należą wycieczki w sezonie urlopowym. Wycieczki te, niezależnie od konjunktury, polityki i bezrobocia należą do tradycji i każdy obywatel, po otrzymaniu letniego urlopu, a nawet każdy bezrobotny uciekają z miast na łono przyrody.

Jednak sposób tego uciekania jest różny. Zamożni ludzie, posiadający samochody jadą sobie ze wszystkiemi wygodami (lub niewygodami) własnemi maszynami tam gdzie się im spodoba, natomiast reszta obywateli, jeżeli ich nie stać na opłacenie letniska, odbywa podobne codzienne „Ausfugi" przy pomocy kolei lub autobusów, dusząc się wprost jak śledzie w beczce w dusznych wagonach. Rozumie się, że taka jazda nie każdemu przypada do gustu, gdyż trudno wymagać od przeciętnego mieszczucha, aby za parę godzin, mile spędzonych w jakimś podmiejskim lesie płacił też paru godzinami „prasowania" w ciasnym wagonie i wystawaniem w długich ogonkach na bilety. Tu właśnie przydałby się rower. Na nieszczęście dziewięćdziesiąt procent obywateli nie wie albo nie chce wiedzieć o tem i nie umie ocenić tych właśnie zalet roweru. Gdyby więc przed nadejściem sezonu ktoś zajął się rzeczywiście dobrze przemyślaną propagandą roweru jako maszyny sportowo-wycieczkowej i gdyby tę propagandę prowadził konsekwentnie, wysiłki jego opłacałyby się stokrotnie.

Nie wykorzystaliśmy jednak tej możliwości i dlatego sami dodatkowo ponosimy koszty tego przeoczenia.

Nowy rodzaj sportu motorowego

Nie wszyscy motocykliści zdają się wiedzieć, że obok ich motocyklu technika współczesna daje nam do dyspozycji jeszcze jeden wspaniały środek sportu motorowego. Jest nim ślizgowiec.

Dopóki sport motorowy na wodzie ograniczał się do zwykłych motorówek, nie mógł on pociągnąć automobilistów, przywykłych do rozwijania na szosie znacznie większych szybkości. Zastosowanie ślizgowca, który w czasie pędu wynurza się zupełnie z wody, zmieniło zupełnie ten stan rzeczy. Dziś osiąganie na wodzie szybkości 70 lub 80 km. na godzinę, przy pomocy zaledwie kilkunastokonnego silnika, nie przedsta-



wia żadnych trudności. Poza tem ślizgowiec posiada zwrotność zupełnie nieznaną ani na zwykłych łodziach ani motorówkach, dzięki czemu jest nadzwyczaj przyjemny w prowadzeniu.

Sport ślizgowy uprawiany jest z wielkim zapałem zagranicą. U nas dotychczas był mało znany, gdyż nie mieliśmy odpowiedniego sprzętu. Obecnie jednak istnieją już ślizgowce naszej własnej konstrukcji, a coraz większa liczba więcej technicznie uzdolnionych motocyklistów wbudowuje swe motory motocyklowe do lekkich łodzi z dnem odpowiedniej konstrukcji, dorabiając się takim sposobem tanim kosztem dobrych ślizgowców.

O tym ostatnim sposobie wykorzystania zbędnego nieraz motoru motocyklowego (po jakimś wypadku, kiedy z całego motocyklu pozostaje nieuszkodzony tylko motor) warto teraz przypomnieć jeszcze raz z powodu nadchodzącego lata.

Jak powinien motocyklista opiekować się swemi oponami?

Opony są bardzo drogie i dlatego każdy motocyklista powinien dbać o ich jak najmniejsze zużycie. Trwałość opony zależna jest w bardzo znacznym stopniu od staranności obchodzenia się z nią.

A więc pierwsza rada: co dwa lub trzy dni należy sprawdzać ciśnienie w dętce. W tym celu nie powinno się tak, jak to zwykle się robi, kopać nogą lub naciskać palcami oponę i na oko oceniać ciśnienia wewnątrz kiszki. Zamiast tego, o ile nie posiada się pompki zaopatrzonej w manometr, należy nabyć w sklepie z akcesorjami samochodowemi mały specjalny manometrzyk do dokładnego sprawdzania ciśnienia. Drobny ten, kilkuzłotowy wydatek sowicie się opłaca, gdyż utrzymanie ciśnienia w kiszkach na stałym, podanym przez fabrykanta poziomie, przedłuża bardzo znacznie czas trwania opony. Tyczy się szczególnie opon balonowych.

Druga rada: nie należy usiłować nikogo olśnić nagłem ruszaniem z miejsca z wielką szybkością. Takie popisy bowiem są zbyt kosztowne, powodując zrywanie powierzchni w tylnej oponie.

Oczywiście równie szkodliwe jak nagłe ruszanie, jest dla opon gwałtowne hamowanie. Dlatego też dobry kierowca zawsze jeździ tak ostrożnie, aby nigdy nie zachodziła konieczność nagłego zahamowania.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIA
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Aparatura do wytwarzania 5.200.000 wolt

(Dokończenie.)

Transformator ten zasilał zwykły duży transformator röntgenowski, który do otrzymywania niższych napięć prądów Tesli wytwarzał około 30.000 woltów napięcia przy zużyciu około 3 kilowatów. Przy wytwarzaniu zaś maksymalnych potencjałów zastępowano go przez inny, który pobierał z sieci 60-cio okresowy prąd o napięciu 220 wolt i zużywał około 10 kilowat. energji. Uzwojenie wtórne mogło dostarczyć napięcia o 120.000 wolt, jednakże czerpano z niego tylko 70.000 wolt. W celu podniesienia wydajności układu prąd o napieciu 70.000 wolt prostowano mechanicznie i ładowano nim baterję kondensatorów, która się składała z 200-u szklanych płyt o wymiarach 100×100 ×0,31 cm. Wszystkie płyty były wyklejone z obu stron folją ołowianą o grub. 0,76 mm. Folję przyklejano do płyt, olejem lnianym, rozciągniętym na szkle cienką warstwą.

Wszystkie płyty umieszczono w specjalnych ramach drewnianych w ten sposób, że można je było łączyć sekcjami szeregowo, równolegle lub kombinacyjnie. Pojemność tej baterji, przy równolegle połączonych płytach, wynosiła około 1,6 mikrofarad., a maksymalne napięcie przy tem łączeniu nie mogło przewyższać 3.0000—40.000 wolt, co zależy od rodzaju zewnętrznego obwodu. Przy 4-ch sekcjach, połączonych ze sobą szeregowo, stosowano napięcia do 120.000 wolt.

Tuż za baterją kondensatorów znajdował się iskiernik którego kule, wewnątrz puste, zrobione były z metalu o średnicy około 25 cm.; dalej zaś transformator Tesli, umieszczony na specjalnych pętlach ze sznura jedwabnego w dużym naczyniu, wypełnionem olejem. Rolę naczynia spełniał kocioł z jakiejś maszyny parowej, który mógł wytrzymać wysokie ciśnienia. Poprzez dwa otwory, jakie były w kotle, przeprowadzono trzy izolatory wysokonapięciowe, umocowując je w grubych płytach szklanych. Dwa z tych izolatorów służyły do połączeń cewki z obwodem zewnętrznym, trzeci zaś podtrzymywał układ kulkowy, którym mierzono wysokie napięcia. Prócz tego zbiornik z olejem połączony był z 2 balonami stalowemi, z których jeden zawierał sprężony dwutlenek węgla, drugi zaś — olej transformatorowy. Przy pomocy tych urządzeń można było wywierać na olej w kotle różne ciśnienia, a wolne przestrzenie wypełniać olejem z balonu.

Okazało się bowiem w ciągu 2-letniej pracy nad tem zagadnieniem, iż najwyższe napięcie, jakie można było osiągnąć, nie przekraczało 3 miljonów woltów, gdy transformator Tesli był zanurzony w oleju pod normalnem ciśnieniem atmosferycznem, przyczem olej „przyzwyczajano" do tych wysokich potencjałów, przez stopniowe ich podnoszenie i rozładowania wewnętrzne, wskutek czego prawdopodobnie zostawały usunięte zanieczyszczenia z elektrod kulistych, lub mikroskopijne cząsteczki wilgoci.

Przez wywieranie zaś ciśnienia na olej wytrzymałość jego na przebicie wzrasta i pod ciśnieniem koło 30 atmosfer — wzrasta prawie dwukrotnie. W ten sposób osiągnięto potencjały, dochodzące do 5.200.000 woltów, przyczem dalsze zwiększanie napięcia uzależnione było tylko od wytrzymałości izolacji między zwojami. Jeśliby jednak, jak twierdzą ci badacze, zwiększyć długość cewki przez to zapewnić sąsiednim swojom grubszą warstwę oleju lub, w poprzednich warunkach zwiększyć liczbę zwojów — to napięcie możnaby otrzymać znacznie wyższe.

Przytoczone powyżej urządzenie pozwalało przerobić około 1/4 energji pobranej na prądy Tesli, a podane wysokości napięć dotyczą oczywiście krótkotrwałych tylko wierzchołków impulsów drgań. Rachunki wykazują, iż przy 120 rozładowaniach iskiernika w obwodzie pierwotnym Tesli, cewka, pracująca przy 5 miljonach woltów, gdyby była zastosowana do przyśpieszania jąder helowych (promieni kanalikowych helu) — stanowiłaby równoważnik około 2,6 kg. radu.

(The Physical Review oraz Radio).

KRONIKA GOSPODARCZA ZAGRANICY

IMPORT MASZYN ELEKTRYCZNYCH DO CHIN.

Ze względu na wzmagające się coraz bardziej zainteresowanie zagranicy rynkiem chińskim dla zbytu maszyn i aparatów elektrotechnicznych podajemy poniżej dynamikę handlu zagranicznego Chin w przemyśle elektrotechnicznym w 1927 i 1928 roku. Podane wartości obliczone zostały w 1000 taelach, którego średnia wartość w 1928 r. wynosiła ok. 6 złotych.

Mosiądz i wytwory mosiężne

	1927	1928
Sprowadzono ogółem	1654	2036
w tem dostarczyły:		
Japonja	1072	1360
Hongkong	383	397
Niemcy	142	183
Anglja	44	56

Miedź i produkty z miedzi

Sprowadzono ogółem	1036	1115
w tem z		
Japonji	772	754
Niemiec	104	103
Hongkong	62	95

Materjał elektrotechniczny i przybory

Sprowadzono ogółem	9868	11307
w tem z		
Japonji	4090	4177
Anglji	1589	2043
Stanów Zjednoczonych	1561	1895
Niemiec	966	1321
Hongkong	778	743

Maszyny napędowe (kotły, turbiny itp.)

Ogółem sprowadzono za	2980	2566
w tem z		
Anglji	1227	1192
Stanów Zjednoczonych	539	534
Niemiec	188	233
Japonji	292	195

Telegrafja, telefonja i radjosprzęt

Ogółem sprowadzono za	2066	1848
w tem z		
Japonji	237	291
Belgji	350	273
Niemiec	242	234
Stanów Zjednoczonych	212	230

Instrumenty i aparaty doświadczalne

Ogółem sprowadzono za	1244	1783
w tem z		
Niemiec	314	519
Japonji	492	438
Stanów Zjednoczonych	197	399

Maszyny dla central elektrycznych.

Razem sprowadzono za	1292	1316
w tem z		
Stanów Zjednoczonych	259	419
Anglji	605	410
Japonji	23	137
Niemiec	94	70
Włoch	202	61

(—R—)

Krytyka „Muzyki eterycznej“

W zeszłym numerze naszego pisma zamieściliśmy artykuł krytyczny o „muzyce eterycznej“ prof. Theremina. Ponieważ artykuł ten wywołał zainteresowanie i dyskusję wśród naszych czytelników, a nawet przysłano nam list, którego autor zachwycał się „rzeczywiście nowoczesną muzyką“, dla poparcia naszych wywodów podajemy obecnie wzmiankę, którą znaleźliśmy w Nr. 154 „Lwowskiego Kurjera“ z dnia 26 maja r. b. W dziale „Z sali koncertowej“ pisze „Lwowski Kurjer“ pod tytułem „Trio Theremina“ co następuje:

„Występ prof. Theremina demonstrującego swój aparat, przy pomocy którego wydobywa dźwięki z powietrza, przez odpowiedni ruch ręki, powinien był być zorganizowany przez sfery techniczne, ale nie przez biuro koncertowe. Pokaz prof. Theremina mógł być bardzo interesujący, jako objaw cudownego wprost rozwoju nauk technicznych i dalszego zużytkowania fal radjowych, z muzyką jednak jako sztuką nie miał nic wspólnego. — Sądzimy, że dla zademonstrowania wynalazku wystarczyłoby było odegranie jednego utworu, a zbyteczne było zupełnie produkowanie się przez półtorej godziny grą, która przyjemności nikomu sprawić nie mogła, zawiele bowiem było w niej niemile brzmiących, a nawet fałszywych tonów.

Przypuszczamy, że nasze biuro koncertowe nauczone doświadczeniem nie będzie w przyszłości urządzać podobnych imprez, które obniżają tylko jego stanowisko jako pośrednika między wyrazicielami prawdziwej sztuki muzycznej, a publicznością.“

Na marginesie

„Dodatnie“ elektrony czyli dziwne metody popularyzacji wiedzy

Jeden z tygodników radjowych zamieścił niedawno artykuł p. t. „Elektrony“ pióra p. Zygmunta C. Bresińskiego. Artykuł ten ma na celu, tak przynajmniej należy przypuszczać, popularyzację wiedzy ścisłej i omawia poglądy fizyków na budowę materji, istotę elektryczności i t. p.

Popularyzacja wiedzy jest rzeczą pochwały godną pod warunkiem, że autorzy takich popularnych artykułów sami dobrze już opanowali i zrozumieli to, o czem piszą. Żądanie bowiem popularyzatora polega na tem, aby trudne i zawiłe koncepcje uczonych dobrze zrozumieć i potem zrozumiałym i ścisłym językiem wyłożyć lajkom. Z chwilą jednak, kiedy autor popularno-naukowego artykułu sam dobrze nie rozumie tego o czem pisze, praca jego traci wszelką wartość i po wydrukowaniu nadaje się najwyżej na zawijanie śledzi.

Prawdopodobnie i wymieniony wyżej artykuł „Elektrony“ został napisany bez należytego wmyślenia się, i zrozumienia rzeczy, gdyż znajdujemy w nim różne przedziwne twierdzenia i pomysły. Aby nie krytykować gołosłownie przytoczymy parę ciekawych wyjątków. Otóż na początku znajdujemy następujący frazes:...

.....„badacze doszli do wniosku, że wszelka materja koniec końców składa się z cząstek dodatnio **naładowanych, zwanych elektronami**“.

Doskonały pomysł! Autor, jak widzimy odkrył **dodatnie** elektrony, cud, o którym nie wiedzą najtężsi uczeni.

Teraz dalej! ...„stwierdzono mianowicie, że przy bardzo wysokich rozszerzeniach wewnątrz rurki (mowa o rurce Crookes'a — red.), **katoda jest powodem** powstania pewnego promieniowania“.

Zadziwiająca ścisłość w wyrażaniu się!. Przecież powodem powstania promieniowania jest bombardowanie katody elektronami, a nie sama katoda.

Znów dalej czytamy: „promieniowanie tych pierwiastków składa się przeważnie z trzech gatunków, zwanych L., B., D.“ Znów ścisłość stylu. Jednak jeszcze lepszy ustęp znajdujemy dalej. Brzmi on: **„Masy pierwiastków, jak się okazało, różnią się tylko ilością elektronów krążących dookoła jądra atomowego“.** Tu chyba najtęższy filozof nic nie wyrozumie, gdyż autor zaczął myśleć jakiemś dziwnem narzeczem.

Przykładów tych wystarczy, aby odpowiednio zakwalifikować ten popularno „naukowy“ elaborat.

Musimy dać dobrą radę p. Bresińskiemu, aby tego rodzaju artykułów nie podpisywał przynajmniej pełnym imieniem i nazwiskiem, gdyż ani jemu, ani jego tygodnikowi nie przynosi to zaszczytu. L. K.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO“.

Oryginalne parniki Ventzkiego

Doniedawna jeszcze dla skarmiania kartofli lub innych klębów, gotowano je w kotłach, a więc wprost w wodzie, nie uważając tego systemu za nieracjonalny. Dopiero z pojawieniem się parników ujawniły się wady pierwotnego sposobu gotowania. A te są przedewszystkiem dwie: złe zużycie ciepła oraz szkodliwy wpływ wody na gotowane w niej klęby.

Łatwo bowiem pojąć, że całe ciepło, zużywane na ogrzanie wody, którą się później wylewa, przedstawia się jako czysta strata opału. A jeśli weźmiemy pod uwagę trudność, z jaką się woda nagrzewa, to zrozumiemy, że strata ta bynajmniej nie jest obojętną. Z drugiej strony woda ta, ogrzana do temperatury wrzenia, ma zdolność silnego rozpuszczania w sobie pożywnych składników miazgi kartoflanej. Stykając się zaś z kartoflami w czasie gotowania, ługuje te składniki ze stratą dla wartości osiąganej w ten sposób paszy.

Przy gotowaniu parą ilość wody jest minimalna, a więc zagotowanie nie wymaga wiele ciepła i czasu, woda zaś nie styka się z kartoflami, które gotują się jedynie pod działaniem wydzielającej się gorącej pary. Ciepło tej pary udziela się tkaninie kartofli i doprowadza je do temperatury wrzenia ich soków. Tkanki kartoflane pękają, szkodliwa solanina wydziela się nazewnątrz i ścieka wraz ze skroploną parą, ale niemal całość pożywnych soków roślinnych pozostaje do końca w masie parowanej, czyniąc ją smaczniejszą i pożywniejszą.

Parniki firmy „Unji“ przyczyniły się w wielkim stopniu do rozpowszechnienia tej metody przygotowywania paszy, a jako jeden z najpierwszych aparatów tego rodzaju, posiadają do dziś najwięcej zalet i istotnych ulepszeń.

Firma ta dostarczyła dotychczas do 350 000 tych aparatów.

System ten został nagrodzony: Wielkim srebrnym medalem na wystawie Niem. Tow. Rolniczego w Królewcu, srebrnym medalem i dyplomem honorowym Ministerjum Księstwa Anhalt w Strasfurcie, złotym medalem na Wystawie Rolniczej w Pr.-Holandzie, srebrnym medalem na Wystawie Rolniczej w Malborgu, dyplomem honorowym na konkursie parowania w Kwidzynie, pierwszą nagrodą na konkursie parowania we Wrześni, pierwszą nagrodą na konkursie parowania w Monasterze, dyplomem uznania we Lwowie, złotym medalem w Grudziądzu.

Przed rozpaleniem ognia nalewa się tyle wody, aby pokryć dolny brzeg wkładanego dna wewnętrznego, do czego potrzeba 1—2 wiader, zależnie od wielkości parnika. W 30 do 40 minut po rozpaleniu ogniska zaczyna wydobywać się para przez zawór w pokrywie parnika.

Wtedy należy przerwać palenie, pozostawiając jeszcze na 15 minut kocioł parnika zamknięty. W przeciągu tego czasu gotowanie zawartości zostanie dokończone. Następnie wypuszcza się wodę skondensowaną przez kran i wypróżnia parnik, przechylając kocioł.

Jedno naparowanie wymaga jednorazowego nałożenia paliwa. Po jego wypaleniu kartofle winny być ugotowane. Robotnik bardzo prędko ustala ilość paliwa do tego potrzebną. Ilość ta wynosi przeciętnie $1\frac{1}{4}$ do $1\frac{1}{2}$ kg. węgla kamiennego na centnar (50 kg.) ziemniaków. Liczba ta odpowiada w zupełności bieżącej praktyce rolników i jest najniższą, jaką faktycznie zdołano w praktyce osiągnąć.

Parniki budowane są normalnie z paleniskami na węgiel kamienny. Jeżeli jednak przewiduje się przeważnie stosowanie opału chróstem lub torfem, dostarcza się parniki z paleniskiem specjalnie w tym celu powiększonem. Zmiana ta nie pociąga za sobą specjalnej dopłaty.

Zresztą oczywistem jest, że w palenisku węglowem można zużywać torf i odwrotnie w palenisku powiększonem — torfowem — węgiel. W tym jednak ostatnim wypadku zużycie paliwa jest gorsze. Dlatego też w tych wszystkich wypadkach, gdzie drzewo, torf lub chróst używane są obok węgla, wskazane jest nabywać parniki z normalnem paleniskiem węglowem. Wtedy przy zużywaniu lżejszego materjału opałowego trzeba go będzie częściej w czasie parowania dokładać, co jednak nie tak niekorzystnie wpływa na rezultat palenia, jak używanie węgla w zbyt przestronnem palenisku.

Jedynie tam, gdzie się ma używać wyłącznie opału lekkiego lub nawet słomy, polecać można palenisko powiększone dla parników aż do SD230. Przy parnikach większych wymiarów wystarcza normalne palenisko nawet dla opału lekkiego.

Do każdego parnika dodaje się $2\frac{1}{2}$ mtr. rury kominowej, składającej się z dwu kolan i jednej rury.

Dla palenia słomą dostarcza się specjalny przyrząd, zakładany przed drzwiczkami paleniska. Przyrząd ten opłacany jest osobno.

Bardzo ważnem ulepszeniem parnika jest zastosowany w nim błotnik. Nazywa się tak drugie, wkładane dno kotła. Jest ono mianowicie tak urządzone,

że zatrzymuje na sobie wszelkie spływające ze skroploną parą nieczystości i muł, któreby w przeciwnym razie opadały na właściwe dno kotła, ogrzewane płomieniem i tam się prażyły. Błotnik przepuszcza natomiast wodę, która przez odpowiednie otwory ciągle ścieka na dół i w ten sposób utrzymuje stały poziom nad ogniem. Nigdy więc, pomimo najsilniejsze gotowanie dno właściwe nie jest narażone na obnażenie, a z drugiej strony nie pokrywa się nieczystościami, które mogłyby wytworzyć rodzaj warstwy izolującej i wywoływać przez to rozgrzewanie do czerwoności, a więc przepalanie dna parnika.

Parnik taki może być używany nietylko do gotowania ziemniaków. Można w nim również gotować inne kłęby lub korzenie, jak buraki pastewne, marchew lub brukiew; gotuje się je w wodzie na rodzaj pójki niezbyt jednakowoż gęstej, gdyż inną inwentarz niechętnie spożywa.

Najnowsze badania i doświadczenia fachowych czynników rolniczych wykazały, że łubin, zawierający znaczną ilość białka, przedstawia bardzo poważny środek dla karmienia bydła. Jak twierdzą eksperci, próby dokonywane odpowiednio preparowanym łubinem (t. j. po odgoryczeniu, płókaniu itd.), wykazały np. u krów powiększenie się wydajności mleka o 30 proc. Doświadczenia te wykorzystały niektóre fabryki w tym celu, aby polecać specjalne aparaty do odgoryczania łubinu.

Aparaty te są jednak zupełnie zbyteczne, jeżeli rolnik posiada parnik, bowiem małym bardzo kosztem parnik można zastosować do odgoryczania łubinu, jak wogóle gotowania, wzgl. parowania wszelkich ziarnistych produktów rolnych. W tym celu dostarcza się specjalne wkładki do wstawienia wewnątrz kotła, które wstawia się w miejsce osadnika do szlamu.

Wyjmujemy osadnik do szlamu (błotnik), dostarczony z parnikiem, a wkłada się dno grochowe, uszczelniając je wewnątrz kotła przez odpowiednie przekręcenie bocznej rękojeści.

Następnie nalewa się tyle wody, aby przykryła to dno i nasypuje się łubinu do 10 cm. poniżej krawędzi kotła. Rozpala się ogień aż para zacznie wychodzić przez rurkę (wentyl) u góry kotła i następnie gotuje się przez godzinę, przyczem dokładanie opału można zatrzymać kwadrans przed ukończeniem gotowania. Ugotowany łubin płócze się w wodzie bieżącej przez 12 godzin, albo w wodzie 3 razy zmienianej przez 24 godzin.

W ostatnim wypadku można do tego używać parnika, lecz należy wtenczas usypać połowę łubinu tak, aby kocioł tylko do połowy był napełniony (ponieważ łubin pęcznieje) i zalać kocioł do pełna wodą.

Dla szybkiego wylewania i odcedzania wody należy przymocować pokrywę w położeniu nieco przekręconem (w lewo lub prawo), przez co tworzy się szczelina dostateczna dla wypuszczania wody, zatrzymująca jednakowoż łubin.

Mniejsze parniki mogą służyć również do prania bielizny, w którym to celu dostarcza się specjalny zbiornik, z pocynkowanej blachy, dziurkowanej, zaopatrzony w ucha.

Innem, a bardzo cennem uzupełnieniem parnika jest płóczka.

Przeważnie bowiem ziemniaki są tak zanieczyszczone ziemią, że bezpośrednie ich gotowanie jest niemożliwe i trzeba się uciekać do ich mycia wodą. Czynność ta zapomocą płóczki jest tak ułatwioną, że może być stosowana zawsze bez wszelkiej straty czasu. Wskutek tego pasza, podawana inwentarzowi, jest zdrowsza, gdyż wolna od piasku, który bardzo szkodzi zębom i trawieniu zwierząt.

Po napełnieniu bębna płóczki ziemniakami, wlewa się wodę w koryto, znajdujące się pod bębnem, a następnie obraca się bęben w prawo tak długo, aż kłęby zostaną oczyszczone ostatecznie z przylegającej do nich ziemi. Następnie obraca się bęben w przeciwną stronę (w lewo). Pod wpływem tego ruchu, łopaty, umieszczone wewnątrz bębna, przegarniają ziemniaki, posuwając je stopniowo ku tyłowi bębna, gdzie się mieści otwór, prowadzący do wylotu, po którym wypadają na zewnątrz. Koryto pod bębnem jest obracalne, tak, że z łatwością może być opróżniane z wody i mułu, które ściekają po pochyłym pomoście, umocowanym w podstawie płóczki, a sięgającym aż do ziemi. Zapobiega to rozpryskiwaniu się wody, a zatem zanieczyszczaniu ubrań obsługi.

Kartoflarka

Dziś nie ulega już wątpliwości, że najracjonalniejszą metodą mechanicznego kopania ziemniaków jest naśladowanie ruchu łopaty, zapomocą której kopie się ręcznie i rozrzuca ziemię. Kartoflarka ruch ten odtwarza z bezwzględną niemal ścisłością. Posiada ona poza tem następujące wybitne zalety:

Równomierne zagłębianie się lemiesza, bez względu na nierówności terenu, wskutek czego:
dokładnie wybiera ziemniaki,
nie przysypuje wykopanych kłębów ziemią,
nie kaleczy i nie rozcina ich,
można ją łatwo nastawiać,

posiada wielką równowagę ruchu przy nieznacznej wadze,

opór w pracy nadzwyczaj mały.

Ten ostatni przymiot zawdzięczać należy umiejętnemu wyzyskaniu metalu, zużytego na części ruchome i robocze, dzięki czemu uniknięto tak zwanego ciężaru martwego, czyli zbytecznego.

Dalej zmniejszono straty przez tarcie dzięki uproszczeniu mechanizmu i starannemu smarowaniu części trących się. Pod tym względem zwrócono szczególną uwagę na konstrukcję wideł roboczych. Są one wykonane prawie wyłącznie ze stali. Wrzeciona, na których się obracają, są najdokładniej zabezpieczone od piasku i kurzu i obficie smarowane ze szczelnych smarownic. Same ostrza wideł wykonane są ze stali sprężynowej i tam, gdzie się mogą zetknąć z kłębami, spłaszczone i wygięte pałąkowo. Ta forma wideł razem z pewną elastycznością, którą posiadają, gwarantuje, że uszkodzenie kłębów sprowadza się do możliwego minimum.

Nastawienie kartoflarki jest szczególnie doskonałe i łatwe do uskutecznienia.

Dla regulowania głębokości lemiesza, bez zmiany jego nachylenia, służy specjalna dźwignia tylna. Po zwolnieniu paru śrub zapomocą tej dźwigni, lemiesz można unieść lub opuścić i znów umocować w nowem położeniu, dokręcając śruby.

Niezależnie od tego w nowych kopaczkach stosuje się stawidło dyszlowe z dźwignią zatrzaskową, a więc dające się używać nawet podczas ruchu, dzięki pomysłowemu, zawiasowemu połączeniu dyszla, na które działa dźwignia. Kopaczka w każdej chwili może być przechylona na osi swych kół, a przez to zmienia się głębokość kopania. Wobec częstych zmian, jakie zachodzą w strukturze naszych pól nieraz w jednej bróździe, przyrząd ten oddaje wielkie usługi, gdyż pozwala na utrzymanie należytej głębokości kopania, bez względu na to, czy trafiamy na miejsca pulchne, czy twarde.

Równie cenną jest regulacja kąta uderzania wideł w podnoszoną ziemię. Uskutecznia się ją przed pracą przez odpowiednie ustawienie pierścienia, prowadzącego drewniane widliska. Dosyć jest cokolwiek przesunąć pierścień, aby widocznie zmienić sposób działania wideł i kierunek padania, wyrzucanej przez nie ziemi.

Dźwignia do wyłączania kopaczki z roboty umieszczona jest ztyłu, a przerywa działanie maszyny przy pociągnięciu wstecz. Dzięki temu wystarcza ująć i przytrzymać dźwignię jakby w zamiarze zatrzymania maszyny, aby wyłączenie dokonało się samoczynnie.

Przyrząd do badania pokładów torfu

Obecnie, kiedy ponownie uległy zwyżce ceny węgla, wielu powróci do niejednokrotnie wypróbowanego sposobu opalania torfem. Torf znajdzie zastosowanie przedewszystkiem na wsi, tem więcej, że w różnych okolicach rolnicy mają możność eksploatowania własnych pokładów torfu. Dla wielu stanie się aktualne wykrycie torfu na własnym gruncie. Przy poszukiwaniach za pokładami torfu może oddać nieocenione usługi przyrząd, skonstruowany przez inż. budownictwa meljoracyjnego, p. Juljana Ligockiego z Poznania. Wynalazca oddał swój „przyrząd do badania pokładów torfu“ do bezpłatnego użytkowania przy pracach, związanych z meljoracją Polesia.

Sondowanie przyrządem pomysłu inż. Ligockiego wykonywa się nie zapomocą wierceń, lecz przy pomocy drążka, który się wciska w ziemię do dowolnej głębokości przy użyciu siły rąk, następnie okręca się i wkońcu wyciąga się przyrząd wraz z cząstkami badanych warstw poglebia nazewnątrz; cząsteczki torfu wciskają się w znajdujące się na powierzchni drążka wcięcia przy pokręcaniu drążkiem wewnątrz ziemi.

Drążek wciska się w ziemię aż do natrafienia na twardą skałę. W wypadku potrzeby przedłużenia drążka przy wciskaniu na znaczniejszą głębokość, przymocowuje się do niego dalsze dodatkowe drążki.

Po osiągnięciu wymaganej głębokości okręca się drążek kilkakrotnie w prawą stronę i wyciąga go, a jednocześnie wydobywa próbki wszystkich badanych warstw podglebia danego miejsca, równocześnie z oznaczeniem głębokości pobrania próbki, dzięki skali centymetrowej, zaznaczonej na powierzchni drążka.

Po ukończeniu sondowania w jednem miejscu przystępuje się do następnych sondowań w innych miejscach w wyżej opisany sposób, a to w celu stwierdzenia zmian w uwarstwieniu oraz przebiegu pokładów torfu na całej przestrzeni, podlegającej badaniu.

Przez połączenie linjami poszczególnych punktów przeznaczonych do badań, otrzymuje się w planie i w przekrojach dokładne przedstawienie uwarstwienia gleby na całej zbadanej przestrzeni, co umożliwia obliczenie objętości pokładów torfu.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

U progu sezonu budowlanego

Widoki na tegoroczny sezon budowlany uległy ostatnio pewnej poprawie. Stało się to dzięki powiększeniu początkowo szczupłej państwowej pomocy kredytowej dla ruchu budowlanego. Pomoc ta wynosić będzie blisko 130 milj. zł, z czego 36 milj. zł, dostarczy Min. Skarbu, 37 milj. zł., wpłynie z funduszów ubezpieczalń społecznych, a do tego dojdzie jeszcze pierwsza część uchwalonej przez Sejm pożyczki inwestycyjnej w wysokości 50 milj. zł. Jeżeli uwzględnimy, że państwowa pomoc kredytowa dla ruchu budowlanego wynosiła w r. 1928—130 milj. zł., a w r. 1929 obniżyła się do zaledwie 55 milj. zł. względnie biorąc pod uwagę 14 milj. zł. wyasygnowanych w b. r. jako zwrot Bankowi Gosp. Kraj. pewnych kwot udzielonych w r. ub. do 70 milj. zł, to wówczas widzimy, że **cyfra kredytów tegorocznych jest stosunkowo poważna.**

Jakkolwiek kredyty te niewątpliwie przyniosą znaczną ulgę, zarówno dla problemu mieszkaniowego jak i dla przeżywającego ostry kryzys przemysłu budowlanego, tem niemniej nie zbliżają nas one do całkowitego rozwiązania problemu budownictwa mieszkaniowego. Przedewszystkiem, jeżeli chodzi o ich zużytkowanie, zjawiają się one za późno i prawdopodobnie nie będą mogły być wyzyskane w całości w tegorocznym sezonie. Akcja budowlana wymaga bowiem długotrwałych przygotowań. Narazie zaś dopiero rozpoczęte zostało uruchamianie istniejących środków przez Bank Gosp. Kraj. przyczem wykańczane są rozpoczęte budowle, poczem dopiero udzielane będą kredyty na nowe budowle.

Jednakże **każda państwowa pomoc kredytowa,** nawet udzielona i rozdzielona racjonalnie i na czas, **nie jest w stanie zaspokoić potrzeb budowlanych kraju.** Przyrost ludności większych miast w Polsce wynosi rocznie około 70 tys. mieszkańców, tak, że dla zaspokojenia wzrastających potrzeb mieszkaniowych należy rocznie budować minimalnie około 50 tys. nowych izb. Przy pomocy państwowej wynoszącej około 120 milj. zł rocznie, oraz oceniając wysokość prywatnego ruchu budowlanego na około 10 tys. izb rocznie, teorytycznie jest możliwem wybudowanie około 25 tys. izb mieszkalnych. Ponieważ jednak w obecnych stosunkach cyfra ta nie może być osiągnięta, przeto **w najlepszym razie bieżące zapotrzebowania mieszkaniowe może być pokryte w około 40 proc.**

Pragnąc przeto zaspokoić w całości bieżące potrzeby mieszkaniowe, co staje się coraz bardziej palącą koniecznością z punktu widzenia państwowego, socjalnego i gospodarczego wobec z roku na rok pogarszającej się sytuacji — **należy dążyć do ogólnego ożywienia ruchu budowlanego przez przyciągnięcie ku niemu prywatnych kapitałów, zarówno krajowych jak i zagranicznych. Cel ten jednak uda się osiągnąć tylko w razie przywrócenia rentowności ruchu budowlanego. W tym celu zaś koniecznem jest opracowanie programu budowlanego,** sięgającego w te wszystkie rozliczne dziedziny gospodarki, które z budownictwem pozostają w związku.

Zapowiedź opracowania takiego programu przez sfery oficjalne niedawno została uczyniona i program ten jest oczekiwany z wielkiem zaciekawaniem. Opracowanie takiego programu nie jest rzeczą łatwą. **Dotychczasowe programy nieoficjalne i półoficjalne były jednostronne i zajmowały się jedynie kwestją powiększenia funduszów** na cele budowlane, przy pomocy wyciągania w tej czy w innej formie ze społeczeństwa kapitałów. Biorąc pod uwagę nasze zubożenie i przeciążenie wszelakiego rodzaju opłatami publicznemi, programy te na dłuższą metę są nieżywotne.

Rozumiejąc konieczność pomocy kapitałów państwowych na cele budowlane, należy jak zaznaczyliśmy wyżej **w podniesieniu rentowności budownictwa szukać środka ożywienia ruchu budowlanego.** Osiągnąć to można z jednej strony **przez obniżenie kosztów produkcji w budownictwie,** z drugiej strony przez **stopniowy powrót do wolnego handlu mieszkaniami.** Bezpośrednią zaś pomoc państwową należy jedynie ograniczyć do najuboższych warstw ludności.

W dziedzinie obniżenia kosztów produkcji w budownictwie możliwe są takie posunięcia, jak uzyskiwanie tanich parcel pod budowę, normalizacja i potanienie materjałów budowlanych, podwyższenie czasu pracy w budownictwie i obniżenie kosztów robocizny, stworzenie typów standaryzowanych tanich domów mieszkalnych i t. d. Jeżeli równolegle do tych posunięć nowy program budowlany dokona stopniowego zniesienia ustawy o ochronie lokatorów, to budownictwem w Polsce na wielką skalę zainteresują się zarówno kapitały krajowe jak i zagraniczne, co pchnie problem budowlany na nowe tory.

B. Rm.

Pierwszy dom stalowy w Polsce

(zbudowany przez Towarzystwo K. Rudzki i S-ka w Warszawie.)

(Dokończenie)

Korozja.

Jest rzeczą zrozumiałą, że idea budownictwa stalowego ma licznych przeciwników, szczególnie w środowiskach, których interesy kolidują z tą ideą.

Bardzo często słyszy się najłatwiej zastraszające laików zdania o możliwości rdzewienia stali. Tak samo, jak przy budownictwie z zastosowaniem drzewa, w razie złego wyboru drzewa i złej konserwacji, możliwe jest gnicie ścian, próchnienie lub grzyb, tak też w razie nieumiejętnego obchodzenia się ze stalą, możliwe jest zjawisko korozji. Jednakże staranne oczyszczenie stali, oraz umiejętne pokrycie dwukrotne farbą chroniącą w zakładzie przeróbczym następnie pomalowanie całej konstrukcji po jej montażu po raz trzeci, chroni w zupełności stalowe elementy od rdzy.

Możliwe jest również pokrywanie konstrukcji cienką warstwą cementu, lub zastosowanie (co jednakże byłoby kosztowniejsze) tak zwanej metalizacji (n. p. cynkiem), radykalnym zaś środkiem rozwiązania omawianej kwestji jest dodanie małego procentu miedzi przy fabrykacji stali; wtedy żadna korozja konstrukcjom stalowym nie grozi. Oczywiście fabrykacja tego rodzaju stali, t. zw. miedziowanej, byłaby gospodarczo uzasadniona tylko o tyle, o ile budownictwo stalowe znalazłoby szerokie zastosowanie.

Izolacja cieplna.

Do izolacji cieplnej stalowego domu systemu Br. Böhler mogą być stosowane różne materjały izolacyjne, których wybór zależny jest od miejscowych i chwilowych konjunktur.

Dom przy ulicy Grochowskiej zbudowano przy zastosowaniu izolacji z heraklitu. Następne projekty wykonywamy i kalkulujemy z zastosowaniem izolacji solomitem. W pewnych warunkach uwzględniamy także alternatywę z zastosowaniem celolitu.

Bliższe szczegóły o każdym z tych materjałów izolacyjnych podajemy w dalszym ciągu.

Bardzo ciekawym materjałem izolacyjnym jest t. zw. wełna szlakowa, otrzymywana z żużla wielkopiecowego.

O wyrobie tego materjału izolacyjnego powinny pomyśleć polskie huty.

Heraklit.

Płyty heraklitowe wyrabia się z wełny drzewnej (świerk) przesyconej tlenkiem magnezytu jako więzią. Jest to wynalazek amerykański. Pierwsza wielka fabryka heraklitu w Europie powstała w Austrji; oprócz tego istnieje fabryka w Niemczech i ma być uruchomiona fabryka we Włoszech.

Powodzenie heraklitu jest coraz większe i zbyt bardzo duży.

Solomit.

Solomit wyrabia się ze słomy (najlepiej żytniej) prasowanej pod bardzo dużem ciśnieniem, przewiązanej drutem ocynkowanym. Patent na wyrób solomitu jest własnością „Société Générale de Solomite" w Brukseli. Fabryki solomitu są w Belgji i we Francji. Francja posiada 5 fabryk.

We Francji wyprodukowano dotychczas przeszło 1.000.000 m. kw. solomitu.

Produkcja solomitu w Polsce ma być rozpoczęta przez grupę, która nabyła licencję.

Mamy informacje od osób, które na naszą prośbę badały kwestję zastosowania solomitu we Francji, iż materjał ten, którego produkcja rozpoczęła się dopiero w parę lat po wojnie, dotychczas dał jak najlepsze rezultaty: płyty solomitowe wyjęte ze ścian, w których znajdowały się już kilka lat, nie okazały żadnych zmian w strukturze.

Solomit jest niepalny: w dużym płomieniu zaledwie kanty ulegają zwęgleniu.

Celolit.

Ze wszystkich systemów betonów porowatych za najlepszy dla celów izolacji uważamy tak zwany celolit.

Celolit otrzymuje się przez mieszanie cementu drobno mielonego z proszkami mydlanemi. Przy tej operacji tworzą się w masie celolitu niezmiernie liczne i drobne pęcherzyki powietrza, dające celolitowi wysoką własność izolacyjną.

Celolitu można używać w postaci płyt, przymocowanych do szkieletu stalowego, lub też w postaci całej ściany monolitowej, zabetonowanej na zewnątrz konstrukcji stalowej.

Uwagi ogólne.

Opierając się na wiadomościach o powodzeniu stalowego budownictwa w krajach zachodniej Europy, na pierwszem naszem doświadczeniu z budową próbnego domu, oraz na kalkulacjach sumiennie i ściśle przeprowadzonych, uważamy, iż dla budowania osiedli, składających się ze skromnych domów (stosownie do stanu materjalnego społeczeństwa), system domków stalowych znakomicie się nadaje.

W bardzo krótkim przeciągu czasu można zbudować wiele domów, suchych, zdatnych do zamieszkania natychmiast, przy koszcie użytecznej kubatury nieco mniejszym od kosztu domów murowanych. Koszt budowy domu wyżej opisanego nie przekracza 16 tys. zł.

(„Hutnik"). **Gustaw Włodek.**

Rozdział kredytów budowl. dla miast

Przeznaczona suma w wysokości 132 miljonów złotych na tegoroczną akcję budowlaną, — składająca się z 66 milj. zł, któremi dysponuje Bank Gospodarstwa Krajowego, z 16 milj. zł które mają być zużyte przez akcję prowadzoną z inicjatywy Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej przez zakłady ubezpieczeniowe, oraz z 50 milj. zł z funduszu nowoemitowanej premjowej pożyczki budowlanej, rozdzielona zostanie między 600 miast. Podział kredytów na poszczególne miasta nastąpi na podstawie decyzji Ministerstwa Skarbu, które w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, Bankiem Komunalnym i Związkiem miast opracowywuje rozdział tych kontyngentów. Stolica poza przyznanym już w roku bieżącym kontyngentem w wysokości — 7.600.000 zł otrzyma jeszcze około 7 milj. zł. Z sum tych Komitet Rozbudowy m. Warszawy przeznaczy około 3.700.000 zł na budowę mieszkań dla ludności niezamożnej i bezdomnych. Podział kontyngentów budowlanych dla miast dostosowany będzie do potrzeb mieszkaniowych w każdem mieście. Miasta, w których sytuacja mieszkaniowa jest szczególnie ciężka otrzymają przydziały wyższe. W ten sposób sumy przeznaczone przez rząd oraz fundusz nowej premjowej pożyczki budowlanej przyczynią się do złagodzenia kryzysu mieszkaniowego. Szczególnie przyczynią się do tego kredyty udzielane z 50-miljonowego funduszu, pożyczki budowlanej, albowiem kredyty te otrzymają miasta głównie na cele budownictwa mieszkaniowego dla rodzin pozbawionych własnych mieszkań i dla ludności niezamożnej. Słuszny ten podział funduszu premjowej pożyczki budowlanej, który powstać ma z 50-złotowych obligacyj, zakupywanych przez szerokie warstwy społeczeństwa, powitać należy z uznaniem. Dlatego też pożyczka budowlana stała się już tak popularną wśród ogółu ludności.

Ze sfer miarodajnych dochodzą wiadomości, że wobec ogromnego zainteresowania premjową pożyczką budowlaną, zachodzą możliwości zamknięcia subskrybcji na tę pożyczkę już w pierwszych dniach jej ogłoszenia.

W każdym razie trzeba liczyć się z tem, że zamknięta ona będzie znacznie przed 16 czerwca b. r. i dlatego wskazanem jest bezzwłoczne subskrybowanie pożyczki, gdyż o przydziale obligacyj decydować będzie kolejność zgłoszeń.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 3. 6. Na rynku materjałów budowlanych płacono przy warunkach wekslowych za 1000 sztuk loco cegielnia podmiejska. Cegła 70—80, fracht 15—20, razem franco wagon Warszawa 90—95, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 100—105 zł, cegła górnośląska loco cegielnia G. Śląsk kosztuje 60—68 zł, plus fracht do Warszawy 32—35, loco budowa cegła śląska kalkuluje się 100—105, cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 60—65, fracht 30, loco budowa 105—110. Cegła dziurawka za 1000 sztuk 108—110 zł, franco budowa. Dachówka franco budowa za 1000 sztuk karpiówka 160—175 zł franco wagon Warszawa, dachówka falcówka. Kafle białe loco skład Warszawa 0.50—0.55, podwójne (winkle i karnesy) 1—1.10. Cement tylko za gotówkę, zasadnicza cena Syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.50, cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.50, plus 9.50, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 23.05 zł, doliczając do tego 1 zł zwózkę na skład i zarobek hurtownika, oraz podatek obrotowy, dojdzie do ceny loco skład 26.50, loco budowa 27.50, cena beczki 180 kg. wyniesie odpowiednio 24.50 i 25, w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się taniej, a mianowicie ponieważ worek na 50 kg. kosztuje tylko 0.55 plus 6 groszy stempel, to 50 kg. cementu w worku pap. 5.39 zł, a 200 kg. 21.45 zł, loco skład 22.25, łącznie z podatkiem i zarobkiem 25. Wapno różnych gatunków franco wagon Warszawa za 100 kg. Kadzielnia kielecka I gat. 6, II gat. 5.40, III gat. 5. Jaworznia kielecka I gat. 5.40. Zagórze kieleckie 5, Wietrznia kielecka 5.20, Chęciny kieleckie I gat. 5.40, Rudniki — Rędziny częstochowskie 4.75, sosnowieckie I gat. 4.80 i Piechcin poznański 4.85. Zwóz wapna na skład i ze składu na budowę kosztują 2, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do

7.50 — maximum 8, wapna lasowane za 1 m. sześc. z dostawą na budowę 45—50 zł, stare lasowane, mające conajmniej rok, oddawane jest w cenie minimum 50 zł, a młodsze 45 zł, Gips solwayski za 100 kg. loco skład: murarski 11, sztukatorski 12, modelarski 13, a alabastrowy 17, wszystkie te gatunki loco budowa o 1 zł drożej. Gips kielecki jest znacznie tańszy i kalkuluje się od 2 do 3 zł. na worku 100 kg. taniej, co do wapna, to w okresie zimowym składy otrzymują 10 proc. rabatu od wapienników, nie licząc skonta gotówkowego, które otrzymują składy oprócz tego. Ruch budowlany w roku bieżącym jest minimalny i wskutek tego zapotrzebowanie na materjały budowlane niewielkie. Ceny utrzymują się na niezmienionym poziomie.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 3. 6. Surówka odlewnicza nr. 1 „Huty Pokoju", o az Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimskie 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Berlin, 3. 6. Urz. w RM. za 100 kg.: Miedź elektrolityczna dostawa cif Hamburg, Brema lub Rotterdam 124.

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dniu 6 czerwca 1930 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi").

a) za 1 tonę franco wagon stacja załadowania:		zł. gr.
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta)	Nr. 0	220.—
Surówka „Starachowicka" „	Nr. 1	215.—
Surówka „Starachowicka" „	Nr. 2	210.—
Złom żeliwny (fragment lany maszynowy)		155.—
Żelazo handlowe krajowe		350 +2%
Bednarka gorąco walcowana		422,5+2%
Walcówka (drut okrągły od 5½—13 mm., kwadratowy od 5¼—8 mm.)		398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm. i wyżej		432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.		525 +2%
Koks karwiński		67.—
Koks górnośląski twardy		50.80
Koks górnośląski miękki		50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński		67.—
„ górnośląski gruby		40.50
„ górnośląski kostka		42.—
„ dąbrowski gruby		38.10
„ dąbrowski kostka		39.60
Cegła ogniotrwała normalna		135.—

DRZEWO.

Warszawa, 3. 6. Ceny osiągane na terenie Dyrekcji Lasów Państwowych według zestawienia Departamentu Leśnictwa. Transakcje hurtowe loco wagon stacja załadowcza, I-a cena w marcu, II-a w kwietniu. Drzewo użytkowe w stanie okrągłym: kłody i dłużyce sosnowe tartaczne za m. sześc. Dyrekcja Warszawska 48.00, 45.000, Dyr. Radom 44.00 i 44.00, Dyrekcja Siedlce 45.00 i 43.00, Dyrekcja Wilno 36.00 i 35.00, Dyrekcja Białowieża 42.00 i 37.00, Dyrekcja Poznań 49.80 i 44.50, Dyrekcja Bydgoszcz 50.00 i 47.00, Dyrekcja Toruń 54.00 i 50.00, kłody świerkowe tartaczne za m. sześc. Dyrekcja Siedlce 36 i 33.50, Dyrekcja Lwów 33 i 32.34, kłody dębowe stolarskie za m. sześc. Dyrekcja Łuck 155 i 155, kłody dębowe tartaczne za m. sześc. Dyr. Białowieża 76 i 76, kopalniaki sosnowe za m. sześc. Dyrekcja Warszawa 30 i 28, Dyrekcja Radom 31 i 30, Dyrekcja Siedlce 28.50 i 26, Dyrekcja Poznań 30.70, Dyrekcja Bydgoszcz 33 i 33, Dyrekcja Toruń 30 i 30, papierówka okrągła za mp.: Dyrekcja Siedlce 26.60 (eksp.) i 26.60 (eksp.), Dyrekcja Wilno 25 i 25, Dyrekcja Białowieża 26.45 i 26.45, drewno opałowe, szczapy opałowe, sosnowe za mp.: Dyrekcja Warszawa 16 i 15, Radom 16 i 16, Siedlce 13 i 13, Wilno 11 i 11.50, Białowieża 15.50 i 15.50, Poznań 17.50, Bydgoszcz 17.50 i 16, Toruń 17 i 17, szczapy opałowe świerkowe za mp.: Dyrekcja Lwowska 9.50 i 9.50, szczapy opałowe bukowe za mp.: Dyrekcja Lwowska 11.50 i 11.50, Warsazwa (na budowle w śródmieściu). Drewno użytkowe tarte, ciosane i łupane. Sosnowe materjały stolarskie za m. szećś. 210 i 210, materjały ciesielskie tarte za m. sześc. 145 i 145, sosnowy materjał stolarski kantówka toporowa 110 i 110, dębowe materjały stolarskie za m. sześc. 275 i 275, deski i bale za 1 m. sześc. 140 i 140, dębowa klepka posadzkowa za m. kwadr. 12.50—14.50 i 12.50—14.50, kostka brukowa 10 cm. 20 i 20 za 1 m. kwadr. Rynek drzewa w kwietniu wykazywał tendencję słabszą — ceny spadły we wszystkich Dyrekcjach na kłody sosnowe, świerkowe i dębowe o 3—9 zł na 1 m. sześc. oraz na kopalniaki sosnowe o 2—6 zł. Drewno użytkowe tarte i ciosane zostało bez zmiany.

ZŁOTY W DNIU 3 CZERWCA 1930 ROKU.

Gdańsk 57.65—57.79; złoty 57.67—57.82; Berlin przekaz na Warszawę, Poznań i Katowice 46.90—47.10; Londyn 43.34; N. Jork 11.23; Wiedeń 79.34—79.62; Zurych 57.95.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PRZETARG OFERTOWY.

Kierownictwo Budowy Centralnego Telegrafu i Telefonów Międzynarodowych w Warszawie ogłasza niniejszem publiczny przetarg ofertowy na:

a) roboty murarskie, betonowe i żelbetowe,
b) okna żelazne,
c) roboty dekarskie i blacharskie,
d) roboty szklarskie,
e) sprzedaż materjałów uzyskanych z rozbiórki.

Rozprawy przetargowe odbędą się w biurze Kierownictwa Budowy przy ulicy Poznańskiej 31 w terminach następujących:

ad. a) dnia 24 czerwca 1930 r. o godz. 12-ej,
ad. b) w dniu 4 sierpnia 1930 r. o godz. 12-ej.
Uwaga: Do oferty należy wykonać model okna.
ad. c) w dniu 7 lipca 1920 r. o godz. 12-ej.
ad. d) na roboty szklarskie w dniu 14 lipca 1930 r. o godz. 12-ej,
ad e) w dniu 16 czerwca 1930 r. o godz. 12-ej.

Piśmienne oferty, zestawione na otrzymanych w Kierownictwie Budowy egzemplarzach ślepych kosztorysów, winny być złożone w tych samych terminach do godz. 11,30 w biurze Kierownictwa Budowy, łącznie z pokwitowaniem na wpłacone wadjum przetargowe w wysokości 5 proc. zaoferowanej sumy.

Oferty winny być złożone w kopertach zalakowanych z napisem: „Do przetargu na roboty . . . . . . względnie: sprzedaż materjałów, uzyskanych z rozbiórki przy budowie gmachu C. T. i T. w Warszawie.

Wszelkie dane, dotyczące przetargów, jak to warunki budowy, ślepe kosztorysy, wzór umowy i t. p. otrzymać można w Kierownictwie Budowy za zwrotem kosztów sporządzania w godzinach urzędowych, a mianowicie:

ad. a) od dnia 3 czerwca 1930 r.
ad b) od dnia 6 czerwca do dnia 14 czerwca 1930 r. włącznie,
ad. c) od dnia 16 czerwca 1930 r.
ad. d) na roboty szklarskie od dnia 23 czerwca 1930 r.
ad. e) od dnia 6 czerwca 1930 r.

Kierownictwo Budowy zastrzega sobie prawo wyboru oferenta, bez względu na wysokość sumy oferowanej, uzależniając to od fachowych i finansowych kwalifikacji przedsiębiorstwa, lub nawet zupełnego zaniechania niektórych robót i unieważnienie przetargu bez podania powodów.

Warszawa, dnia 3 czerwca 1930 roku.

Kierownik Budowy Inż. Karol Rauch.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Publiczny przetarg ofertowy rozpisuje Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie (II-ej serji) robót stolarskich w gmachu Centrali Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie.

Ślepe kosztorysy, warunki przetargu, warunki techniczne, szczegółowe rysunki, projekt umowy oraz przepisy o oddawaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych otrzymać można w biurze Kierownictwa Budowy, ul. Chałubińskiego Nr. 4, w godz. od 9-ej do 12-ej za opłatą zł 15.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na wykonanie robót stolarskich (II-ej serji) w gmachu Ministerstwa Robót Publicznych przy ul. Chałubińskiego w Warszawie" wraz z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej, składać należy do dnia 16 czerwca 1930 roku godz. 12 w poł. w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie. ul. Długa Nr. 50.

Bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie
(—) T. Szanior.

PRZETARG PUBLICZNY.

ogłasza Pocztowa Kasa Oszczędności na wykonanie robót wodociągowo-kanalizacyjnych, w rozbudowanym gmachu Centrali przy ul. Świętokrzyskiej 31/33 w Warszawie.

Po odbiór warunków przetargu i ślepego kosztorysu, które będą wydawane za opłatą 10 zł, oraz wszelkie informacje należy się zgłaszać do W-łu Budowlanego P. K. O., ul. Świętokrzyska Nr. 31 (parter), gdzie również będzie wyłożony do przejrzenia projekt instalacji.

W przetargu mogą brać udział wyłącznie firmy instalacyjne koncesjowane przez Inspekcję Wodociągów i Kanalizacji.

Oferty zestawione na otrzymanym ślepym kosztorysie z dołączeniem dowodu złożenia wadjum w wysokości 3.600 zł, w kopertach zalakowanych bez nagłówków firmowych, składać należy w Wydziale Budowlanym P. K. O. do dnia 10 czerwca 1930 r. do godziny 12-ej.

Dnia 10 czerwca 1930 r. o godz. 12-tej m. 50 nastąpi publiczne otwarcie ofert.

Pocztowa Kasa Oszczędności zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta, bez względu na wysokość oferty, względnie anulowania przetargu.

Pocztowa Kasa Oszczędności.

PRZETARG PUBLICZNY.

ogłasza Pocztowa Kasa Oszczędności na wykonanie instalacji prądów silnych i budowę własnej elektrowni, w rozbudowanym gmachu Centrali przy ul. Świętokrzyskiej 31/33 w Warszawie.

Po odbiór warunków przetargu, opisu instalacji i ślepego kosztorysu, które będą wydawane za opłatą 20 zł., oraz po wszelkie informacje należy się zgłaszać do Wydziału Budowlanego P. K. O., ul. Świętokrzyska 31 (parter) — gdzie również będzie wyłożony do przejrzenia projekt instalacji.

W przetargu mogą brać udział wyłącznie firmy instalacyjne, koncesjowane.

Oferty zestawione na otrzymanym ślepym kosztorysie z dołączeniem dowodu złożenia wadjum w wysokości 20.000 zł, w kopertach zalakowanych bez nagłówków firmowych, składać należy w W-le Budowlanym P. K. O. do dnia 10-go czerwca 1930 r. do godziny 12-ej.

Dnia 10 czerwca 1930 r. o godz. 12 m. 30 nastąpi publiczne otwarcie ofert.

Pocztowa Kasa Oszczędności zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta, bez względu na wysokość oferty, względnie anulowania przetargu.

Pocztowa Kasa Oszczędności.

PRZETARG PUBLICZNY.

ogłasza Pocztowa Kasa Oszczędności na wykonanie urządzeń słaboprądowych i transportowych, w rozbudowanym gmachu Centrali, przy ul. Świętokrzyskiej 13/33 w Warszawie.

Po odbiór warunków przetargu, opisu instalacji i ślepych kosztorysów, które będą wydawane za opłatą 20 zł. oraz po wszelkie informacje należy się zgłaszać do Wydziału Budowlanego P. K. O., ul. Świętokrzyska 31 (parter), gdzie również będzie wyłożony do przejrzenia projekt instalacji.

W przetargu mogą brać udział wyłącznie firmy instalacyjne, koncesjowane.

Oferty zestawione na otrzymanych ślepych kosztorysach z dołączeniem dowodu złożenia wadjum w wysokości 15.000 zł, w kopertach zalakowanych bez nagłówków firmowych, składać należy w Wydziale Budowlanym PKO, do dnia 10 czerwca 1930 r. do godziny 12-ej.

Dnia 10 czerwca 1930 r. o godz. 12-ej m. 30 nastąpi publiczne otwarcie ofert.

Pocztowa Kasa Oszczędności zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta, bez względu na wysokość oferty, względnie anulowania przetargu.

Pocztowa Kasa Oszczędności.

DOSTAWA MASZYN DO WYROBU PUSTAKÓW, DACHÓWEK ETC.

Ministerstwo Reform Rolnych ogłasza przetarg ofertowy na dostawę większej ilości maszyn do wyrobu pustaków, dachówek i gąsiorów cementowo - piaskowych, cembrowin studziennych, podkładek pod dachówki, oraz pierścieni zapasowych do wyrobu cembrowin studziennych.

Oferty wraz z podaniem żądanych cen jednostkowych za maszyny, terminu dostawy, wymaganych warunków płatności, w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach składać należy do Referatu Gospodarczego Ministerstwa Reform Rolnych, Warszawa, Plac Dąbrowskiego Nr. 5, pokój Nr. 114, najpóźniej w ciągu dni 14-tu od daty niniejszego ogłoszenia.

Bliższych informacyj w sprawach maszyn otrzymać można w Ministerstwie Reform Rolnych IV-te piętro, pokój Nr. 410 w godzinach urzędowych.

PRZETARG

na dostawę większej ilości maszyn do wyrobu pustaków, dachówek, gąsiorów, cembrowin studziennych i t. p. ogłasza Ministerstwo Reform Rolnych. Patrz "Monitor Polski" z dnia 23. 5. 1930 roku Nr. 119.

Urząd Wojewódzki, Dyrekcja Robót Publicznych w Krakowie rozpisuje

PRZETARG PUBLICZNY

na budowę mostu żelbetowego sklepionego na Watoku w Tarnowie z tem, że most ten ma być wybudowany w roku 1930.

Termin składania ofert w Dyrekcji Robót Publicznych upływa we wtorek dnia 17-go czerwca, godzina 11-ta, gdzie można przeglądać w godzinach urzędowych plany i warunki budowy.

Cementu do budowy dostarczy Kierownictwo budowy. Wadjum ma wynosić 5 proc. oferowanej sumy.

Szczegółowy tekst niniejszego ogłoszenia znajduje się w dzienniku Urzęd. Wojewódzkim, „Monitorze Polskim", oraz na tablicy urzędowych ogłoszeń Dyrekcji Robót Publicznych i Magistratów miast Krakowa i Tarnowa.

W Krakowie, dnia 28 maja 1930 r.

Za Wojewodę: wz. Inż. F. Chudoba mp.
Naczelnik Oddziału Dyr. Rob. Publ.

PRZETARG.

Starostwo Krajowe w Poznaniu odda w drodze pisemnego przetargu budowę dwóch żelbetowych mostów:

a) przez potok Cegielniany, w pow. Poznańskim, w kilom. 105.935, szosy nr. 16/4, w świetle 6 metrów i
b) przez potok Smolnicę, w powiecie Szamotulskim, w kil. 31.125, szosy nr. 17/ w świetle 5 metrów.

Projekty oraz warunki wykonania budowy można przeglądać w godzinach 8—14 w Starostwie Krajowem w Poznaniu (Aleje Marcinkowskiego 29, pokój 25). Kopję projektu, warunki i ślepy kosztorys na każdy z tych mostów wydaje się lub wysyła się za 15,— złotych. Wypełniony ślepy kosztorys i podpisane warunki na jeden lub oba mosty należy nadesłać do Starostwa Krajowego do godziny 10, dnia 14 czerwca r. b. Otwarcie ofert nastąpi 14 czerwca 1930, o godzinie 10, w Starostwie Krajowem, pokój 25. Starosta Krajowy.

OGŁOSZENIE.

Szef. Budown. O. K. VII. Poznań, ogłasza na dzień 13-go czerwca 1930 r. godzinę 10-tą w Biedrusku

przetarg publiczny

na sprzedaż używanych beczkowozów asenizacyjnych o pojemności ca. 2 mtr. sześciennych (żelazne, skrzynkowe, czterokołowe), znajdujących się w Ob. Ćw. Biedrusko.

Oferty pisemne, w zalakowanych kopertach składać należy z napisem: „Oferta na beczkowozy asenizacyjne".

Bliższe informacje osięgnąć można na miejscu, podczas godzin urzędowych w Kdzie Ob. Ćwicz. Biedrusko.

Wadjum w wysokości 3 proc. od sumy oferowanej złożyć należy przed licytacją w Kasie Skarbowej w Poznaniu, kwit dołączyć do ofert.

Przyjęcie ofert rostrzyga wyłącznie Szef Budownictwa.

P. o. Szefa Budown. O. K. VII.
Wolak, kapitan-inżynier.

OBWIESZCZENIE O LICYTACJI.

Urząd Skarbowy Podatków i Opłat Skarbowych w Szamotułach na zasadzie § 53 Instrukcji o przymusowem ściąganiu państwowych podatków i opłat z dn. 17. 5. 1926. (Dz. Urz. Min. Skarb. Nr. 15, podaje do wiadomości ogólnej, iż w dn. 13. 6. 1930 r. o godz. 10 rano w lokalu Braci Offierskich przy ul. Borek w Wronkach odbędzie się sprzedaż z licytacji niżej wymienionych ruchomości należących do Braci Offierskich celem pokrycia zaległości podatkowych:

cegły palonej 50 tys., oszacow. 3.100 zł.

Zajęte przedmioty reflektanci mogą oglądać w dniu 13. 6. 1930 r. od godz. 9 do godz. 10 rano w lokalu Braci Offierskich.

Dnia 19 maja 1930 roku.

Naczelnik Urzędu Skarbowego. (—) Dawid.

PRZETARG OFERTOWY.

na wykonanie prac ziemnych, murarskich i żelbetowych przy budowie Kościoła w Mątwach.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem „Oferta itd." należy złożyć do dnia 10-go czerwca 1930 roku na adres: „Komitet Budowy Kościoła w Mątwach". Informacyj udziela biuro architektoniczne kierownika budowli p. Inż. Andrzejewskiego w Poznaniu przy pl. Wolności 11 (Esplanada) I ptr. w godzinach od 15 do 18, gdzie również za opłatą otrzyma się formularz ofertowy.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 12 czerwca r. b. o godz. 5 i pół w szkole przy dworcu.

Zastrzega się wolny wybór przedsiębiorcy. Decyzję podamy na piśmie.

Mątwy, dnia 26 maja 1930 r.

Komitet Budowy Kościoła w Mątwach.

PRZETARG.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Bydgoszczy, ul. Jagiellońska 3, zamierza oddać w drodze przetargu publicznego: wykonanie dalszych robót, włącznie z częściową dostawą materjałów przy budowie szosy II kl. Sępólno-Świdwie w Nadleśn. Lutówko pow. Sępólno.

Operat przetargowy, a mianowicie ślepy kosztorys, rysunki oraz ogólne techniczne warunki są do przejrzenia w godz. od 10—13 w dniach powszednich w Wydziale Budowlano-Technicznym (pokój 81) Dyrekcji L. P. w Bydgoszczy, gdzie również nabyć można za małą opłatą po poprzedniem podpisaniu operatu brzetargowego formularz ofertowy oraz zarys kosztorysu i warunki przetargu.

Omówionych powyżej druków pocztą nie wysyła się; zainteresowani winni zgłaszać się po takowe osobiście wzgl. przez pełnomocników.

Oferty sporządzone według zasad wyłuszczonych w przepisach o ofertach na wykonanie robót budowlanych w administracji Lasów Państwowych należy nadsyłać pocztą wzgl. składać osobiście najpóźniej do dnia 11 czerwca br. g. 12-tej w Wydziale Budowlano-Technicznym Dyrekcji L. P. w Bydgoszczy z dołączeniem kwitu na złożone wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy.

Oferty nieodpowiadające przepisom niniejszego ogłoszenia, wzgl. warunkom przetargowym nie będą uwzględniane.

Przy równych ofertach pierwszeństwo mają oferenci, którzy przedłożą wraz z ofertą zaświadczenie Polskiego Komitetu Normalizacyjnego o popieraniu jego prac, które to zaświadczenie P. K. N. wydaje z ważnością na jeden rok kalendarzowy.

Zastrzega się prawo wolnej ręki w powierzaniu robót bez względu na wysokość oferowanej kwoty, wzgl. nieprzyjęcia żadnej oferty. Zagórski, dyrektor.

WEZWANIE DO WNOSZENIA OFERT.

Komitet parafjalny rzym.-kat. w Skomorochach starych, pow. Rohatyn, ogłasza wezwanie do składania ofert na budowę kościoła w Skomorochach starych.

Wymiary kościoła: 24,80 m. długości, 7,80 m. szerokości, 16 m. szerokości przy prezbiterjum, 9,90 m. wysokości. Plany kościoła są do przeglądnięcia w probostwie rzym.-kat. w Sarnkach dolnych, p. Bursztyn, gdzie też można zasięgnąć bliższych informacyj.

Oferty w zapieczętowanych kopertach należy wnosić na ręce przewodniczącego Komitetu paraf. ks. Władysława Wiącka w Sarnkach dolnych, p. Bursztyn, do dnia 1 lipca 1930 r. Wybór oferty bez względu na jej wysokość zależny będzie od uchwały stron konkurencyjnych.

Za Komitet:
Sekretarz: Józef Skulski mp.
Przewodniczący Ks. W. Wiącek mp.

ROBOTY BUDOWLANE.

Śląski Urząd Wojewódzki rozpisuje przetarg publiczny na wykonanie robót budowlanych przy budowie kuchni i budynku gospodarczego zakładu dla głuchoniemych w Lublińcu z terminem wniesienia ofert do dnia 10 czerwca 1930 roku godz. 11.

Bliższe szczegóły przetargu podane są w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego.

PRZETARG.

„2 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Lublinie ogłasza przetarg nieograniczony na przeprowadzenie instalacji oświetlenia elektrycznego w lokalach Wojskowego Sądu Okręgowego, oraz Prokur. Wojsk. Nr. 2 w Lublinie.

Bliższych informacyj udziela referat ogólno-budowlany w godzinach urzędowych.

Kosztorysy ślepe za zwrotem kosztów własnych wydaje kancelarja tut. Szefostwa.

Oferty w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach z napisem „Oferta na instalację oświetlenia elektrycznego" należy składać do 2 Okręgowego Szefostwa Budownictwa w Lublinie ul. Szpitalna 12, do dnia 12 czerwca 1930 r. godz. 11-ta rano.

Do oferty należy dołączyć kwit Kasy Skarbowej na wpłacone wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy.

Zastrzega się przeprowadzenie dodatkowego ustnego przetargu, oraz dowolny wybór oferenta".

Zast. Szefa Bud. O. K. II.
Inż. Gruca, kpt.

PRZETARG PUBLICZNY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg na ułożenie rurociągów tłoczących i rozprowadzających wraz z dostawą potrzebnej ilości kształtek, zasów, powietrzników i błotników, lecz bez rur, które do miejsca robót dostarczy bezpłatnie Dyrekcja na następujących stacjach:

1) st. Kielce około 2700 mtr. średnicy 250 m/m,

2) st. Skarżysko-Kamienna około 170 mtr. średnicy 200 i 250 m/m,

3) st. Radom około 450 mtr. średnicy 200 m/m i 100 mtr. 250 m/m.

4) st. Klewań około 900 mtr. średnicy 125 m/m.

Termin składania ofert upływa dnia 25 czerwca 1930 roku o godz. 12-ej.

Otwarcie ofert nastąpi 25 czerwca 1930 r. po godzinie 12.

Szczegółowe warunki przetargu, rysunki oraz ogólne zobowiązania dla przedsiębiorców i dostawców można rozpatrywać lub nabyć za opłatą 50 groszy od stronicy i formatki rysunku w Wydziale Drogowym w Radomiu (Plac 3-go Maja Nr. 1) w godzinach urzędowych.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

3 Okręgowe Szefostwo Budownictwa Grodno ogłasza na dzień 11 czerwca 1930 roku, godz. 10-ta przetarg nieograniczony na urządzenia nowej instalacji centralnego ogrzewania, kanalizacji i wodociągów w nowowybudowanych blokach baonowych w koszarach im. I. Brygady Legjonów w Wilnie — jeden blok i w Helenowie w rejonie Mołodeczna — jeden blok.

Oferty w zalakowanych kopertach oddzielnie na Wilno i oddzielnie na Helenowo należy składać do dnia 11 czerwca r. b. do godz. 9 min. 30 w kancelarji 3 Okręgowego Szefostwa Budownictwa Grodno, 3 Maja Nr. 6.

Wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy należy wpłacić do odnośnej kasy skarbowej, a dowód wpłacenia dołączyć do oferty.

Ślepe kosztorysy oraz szczegółowe warunki otrzymać można za zwrotem kosztów w Szefostwie Budownictwa w Grodnie, względnie w kierownictwie budowy w Wilnie, gdzie udziela się wszelkich wyjaśnień dotyczących przetargu. Plany są do przejrzenia w kierownictwie budowy w Wilnie.

3 Okręgowe Szefostwo Budownictwa zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta, ewentualnie redukcji robót, względnie unieważnienia przetargu.

3 Okręgowe Szefostwo Budownictwa, Grodno.

OGRODZENIE MAGAZYNÓW I BUDOWA DROGI

9 Okręgowe Szefostwo Budownictwa odda w drodze przetargu nieograniczonego następujące roboty:

1) Ogrodzenie kompleksu magazynów w Pińsku (1446 m. b. ogrodzenia drutem kolczastym na słupach betonowych).

2) Budowa drogi w Pińsku o nawierzchni z brukowca (około 10 tys. metr. sześć.).

Ślepe kosztorysy wraz z rysunkami oraz druki ofertowe nabyć można w 9 Okr. Szef. Bud. Twierdza Brześć n. Bug. w godzinach urzędowych, gdzie też wystawione będą do wglądu ogólne i szczegółowe warunki dotyczące budowli wojskowych.

Wadjum, wymagane w wysokości 5 proc. oferowanej kwoty, które należy składać w Kasie Skarbowej, załączając do oferty kwit tejże Kasy.

Otwarcie ofert nastąpi 11-go czerwca r. b. o godz. 11-ej w biurze Szefostwa Budownictwa Twierdza Brześć n. Bug. bud. Nr. 158.

Oferty sporządzone nie na drukach Szef. Bud., oraz te, które wpłyną po godz. 11-ej dnia 11-go czerwca r. b. nie będą rozpatrywane.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza przetarg publiczny ofertowy w dniu 17 czerwca 1930 r. na całoroczną dostawę wkrętów żelaznych do drzewa i metali w ilości około 1.000.000 sztuk.

Warunki przetargu można otrzymać w Wydziale Zasobów, pokój Nr. 38 (gmach Dyrekcji, ul. Słowackiego Nr. 2) osobiście w godzinach urzędowych lub pocztą po zgłoszeniu pisemnej prośby.

Magistrat miasta Katowic rozpisuje niniejszem

PRZETARG.

na dostarczenie żarówek elektrycznych na przeciąg jednego roku.

Zestawienie potrzebnych żarówek elektrycznych oraz warunki dostawy należy zażądać w Zarządzie Zakładów Miejskich przy ul. Wojewódzkiej Nr. 60.

Oferty należy składać do dnia 10 czerwca br.

Magistrat.

PRZETARG.

Zarząd Spółki Wodnej „Las Rudnicki“, gminy Solecznickiej, pow. Wileńsko-Trockiego, woj. Wileńskiego przy stacji kolejowej Jaszuny, ogłasza przetarg na wykarczowanie i wyrównanie osuszonego terenu około 500 ha, według projektu zatwierdzonego przez Państwowy Bank Rolny.

Oferty w zapieczętowanych kopertach należy odsyłać do dnia 10-go czerwca 1930 r. do Oddziału Krajowego T-wa Meljoracyjnego w Wilnie, ul. Wileńska 26.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 10-go czerwca o godz. 15. Wysokość wadjum wynosi 5 proc. od oferowanej sumy, które należy złożyć w Państwowym Banku Rolnym na rachunek Spółki Wodnej i kwit dołączyć do oferty: Wadjum, o ile oferta nie będzie przyjętą, zostanie zwrócone.

Zarząd Spółki Wodnej „Las Rudnicki“ zastrzega sobie prawo wywołania przetargu ustnego oraz wyboru oferenta niezależnie od wysokości oferty.

Warunki pracy i termin wypłat, oraz wysokość kaucji będą sprecyzowane w specjalnej umowie, która zostanie zawarta z Zarządem Spółki.

SPRZEDAŻ DREWNA.

Dnia 17-go czerwca 1930 roku, o godzinie 12-ej w południe odbędzie się w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Siedlcach przetarg ustny i za pomocą ofert pisemnych na sprzedaż materjałów tartych, drewna w stanie wyrobionym, papierówki i opału.

Szczegółowe warunki przeprowadzenia przetargu oraz dokładny wykaz jednostek przetargowych są do przejrzenia w biurze Dyrekcji.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Siedlcach.

ZAWIADOMIENIE.

3. Okręgowe Szefostwo Budownictwa Grodno zawiadamia, że w dniu 11 czerwca 1930 r. o godz. 10 w Grodnie odbędzie się przetarg nieograniczony na urządzenie instalacji centralnego ogrzewania, kanalizacji i wodociągów w nowowybudowanych blokach baonowych w koszarach im. I. Brygady Leg. w Wilnie jeden blok i w Helenowie w rejonie Mołodeczna jeden blok.

Szczegółowe ogłoszenie ukaże się w „Monitorze Polskim“ i „Polsce Zbrojnej“.

3. Okręgowe Szefostwo Budownictwa, Grodno.

Sprzedaż, dzierżawy, personel, zastępstwa.